Pearl Harbour

A. J. Barker

San Martin Historia del Siglo de la Violencia

batallas libro n.º 1

Equipo editorial de la Historia Ilustrada del Siglo de la Violencia

El autor de Pearl Harbour: coronel A. J. Barker

Graduado en la Academia de Estado Mayor de Quetta, India, y en la Real Academia Militar de Ciencias de Shriveham, el coronel Barker ha intervenido en las campañas de Somalia, Etiopía, Birmania, Oriente Medio y Malaya. En 1958 se retiró del servicio activo, y hasta 1968 trabajó para el Departamento de Energía Atómica del Reino Unido.

Director Editorial: Barrie Pitt

Autor de muy importantes obras históricas sobre la Primera y la Segunda Guerras Mundiales. Colaborador de la «Enciclopeadia Britannica» sobre temas de guerra naval; asesor histórico del «Sunday Times Magazine; director de la Historia Ilustrada del Siglo de la Violencia; asesor consultivo de la serie de películas que la BBC produjo sobre la Primera Guerra Mundial.

Asesor Militar: capitán Sir Basil Liddell Hart

Entre las dos grandes guerras realizó u papel fundamental, abogando por el desa rrollo del poder aéreo, las fuerzas acoraza das y la estrategia anfibia. Muchos jefe famosos de la II G. M. fueron sus «discípu los», incluso el general Guderian, creado de las fuerzas «panzer» alemanas. Autor de más de 30 libros, fue uno de los mejores expertos de la Segunda Guerra Mundial.

Prologuista y Presentador: Vicente Talón

Es un gran experto en temas político-militares. Como corresponsal del diario «Pueblo»; ha visto los más importantes sucesos bélicos que se han producido en el mundo los últimos años. Tras realizar cursos de información, ha obtenido diplomas en varios centros militares y ha escrito tres libros histórico-militares: «Los rusos en el Mediterráneo», «Arde Guernica» y «Guerra en Irlanda».

Pearl Harbour:

PRESENTACION

Tiene el lector, ante sí, un relato verdaderamente excepcional. No se trata, tan sólo de la exposición total y detallada de la serie de acontecimientos que culminaron en el ataque japonés contra Pearl Harbour, en las islas Hawai. Se trata, también, de una narración tan sugestiva y en ocasiones incluso tan alucinante, que podría pensarse más en la obra de un novelista que en la de un historiador. Sin embargo, el martillazo nipón se fraguó en estas precisas circunstancias sobre un tablero en el que jugaron la improvisación, el maquiavelismo, la resolución más premeditada y las concepciones guerreras más audaces.

Le será muy difícil al lector interrumpir la lectura de estas páginas, ya que se leen de un tirón. Aquí está expresada, con sencillez y amenidad, la tragedia —a la vez sangrienta y heroica— de Pearl Harbour. Todo un haz de circunstancias que, irremisiblemente, empujaron, uno contra el otro, a los dos gigantes del Pacífico y les hicieron protagonistas de uno de los enfrentamientos más dramáticos de la Historia moderna. No puede olvidarse que los ciento diez patéticos minutos que duró el «raid» japonés contra la Bahía de las Perlas fueron el marco adecuado a horrores tales como el derrumbe de Corregidor, la carnicería de Iwo Jima y los holocaustos nucleares de Hiroshima y de Nagasaki.

La abundante documentación gráfica contenida en este volumen aporta una dimensión mucho más valiosa a lo que sería, ya por sí solo y como se ha dicho antes, un relato verdaderamente excepcional que hará las delicias de quienes se interesan por los capítulos cruciales de la Historia.

Vicente Talón

A. J. Barker

Pearl Harbour

Director Editorial: Barrie Pitt.
Asesor Militar: Sir Basil Liddell Hart.

Editor Ejecutivo: David Mason.
Editor Artístico: Sarah Kingham.
Dibujante: John Marsh.
Cubierta: Denis Piper.
Ayudante de Investigación: Yvonne Marsh.
Cartografía: Richard Natkiel.
Dibujos Especiales: John
Prologuista y Presentador de la
Edición Española:
Vicente Talón.

Las fotografías de este libro fueron especialmente seleccionadas de los archivos siguientes: de izquierda a derecha págs. 2-3 US National Archives; 10 US Navy; 15 Radio Times Hulton Picture Library; 17 Imperial War Museum/US Nat. Arch/IWM; 20 US Nat. Arch; 22-23 US Nat. Arch; 26 IWM; 28-29 IWM; 30 'But not in shame' by John Toland pub Random House; 31 Mrs Nagumo; 33 Associated Press; 34 Keystone; 35 Keystone; 37 US Nat. Arch; 38-39 Popperfoto; 43 Mrs Yamaguchi; 44 US Nat. Arch; 49 Nat. Arch; 53 US Nat. Arch; 54-55 IWM; 56 United Press International; 59 US Nat. Arch; 60-61 US Navy; 68-69 San Diego Unión; 78-79 US Nat. Arch; 80 Black Star; 82-83 US Nat. Arch; 85 US Nat. Arch; 86-87 US Nat. Arch; 88-89 US Nat. Arch; 90-91 US Nat. Arch; 90 US Nat. Arch; 91 US Navy; 96 US Navy; 97 US Navy; 98-99 US Navy; 100-101 US Navy; 102-103 US Navy; 104 US Navy; 105 US Navy; 108-109 US Navy; 110-111 IWM; 112 US Navy; 114-115 IWM; 116-117 Life Magazine; 118 US Navy; 119 US Navy; 121 US Navy; 122 US Navy; 123 US Navy; 126-127 US Navy; 128-129 US Navy; 130-131 IWM; 132-133 US Navy; 135 US Navy; 136-137 US Navy; 138-139 US Navy; 138 US Navy; 139 US Navy; 140 US Army/Associated Press; 141 US Navy; 143 US Navy/Associated Press; 144-145 US Navy; 148-149 US Nat. Arch; 150 IWM; 151 IWM.

Traductor: Ricardo Cerezo Martínez.

1.ª Edición publicada en Estados Unidos por Ballantine.
Copyright © A. J. Barker.
Copyright © en Lengua Española.
LIBRERIA EDITORIAL SAN MARTIN.
Puerta del Sol, 6.
Madrid-14.

Printed in Spain - Impreso en España
Por Gráficas LORMO - Isabel Méndez, 15 - Madrid-18
ISBN: 84-7140-029-4
Depósito Legal: M-36.433 - 1975

6 Preludio.

8 El error fatal.

13 El almirante Yamamoto.

21 «La operación Z»: el plan de Pearl Harbour.

32 La guerra se hace inevitable.

46 Espionaje en Oahu.

54 El gigante dormido.

65 La fase preparatoria.

76 La fuerza operativa, navega.

92 «To-to-to».

124 Oahu bajo el fuego.

142 Balance de pérdidas.

148 Epílogo.

154 Apéndice A.

158 Apéndice B.

160 Bibliografía.

Preludio

A partir de 1931 los japoneses se esforzaron en extender sus dominios en el continente asiático, mediante la agresión, a expensas de los chinos que se encontraban debilitados a causa de sus conflictos internos, y a costa de los intereses americanos e ingleses en aquella zona de la tierra. En el mismo año invadieron Manchuria convirtiéndola en un estado satélite del Japón. Al conquistar Hitler Francia y los Países Bajos en 1940, los japoneses se aprovecharon de la impotencia de Francia para obligarla a aceptar, mediante un tratado, la ocupación «protectora» de sus territorios en Indochina.

Como réplica, el presidente Roosevelt exigió, el 24 de julio de 1941, la retirada de las tropas japonesas de Indochina; y para reforzar la demanda dio órdenes el día 26 para congelar todos los capitales nipones en los Estados Unidos y embargar los suministros de petróleo. Mr. Churchill llevó a cabo una acción simultánea, y dos días después el gobierno holandés, refugiado en Londres, fue inducido a seguir el ejemplo; lo que significaba, como señaló Mr. Churchill, que «al Japón se le privó de un solo golpe de sus suministros vitales de petróleo».

En discusiones anteriores, durante el ya lejano 1931, siempre se había reconocido que un acto de tal decisión llevaría al Japón a la guerra ante la alternativa del colapso nacional o el abandono de su política. Es de resaltar que esta nación retrasó su ataque durante más de cuatro meses, mientras intentaba negociar el cese de la política de embargo de petróleo. El gobierno de los Estados Unidos rehusó abandonarla, a menos que el Japón se retirara no solamente de Indochina, sino también de China. De ningún gobierno, y menos del japonés, podría esperarse la conformidad con unas condiciones tan humillantes. Por este motivo, había poderosas razones para esperar la guerra en el Pacífico en cualquier momento a partir de las últimas semanas de junio. En estas circunstancias los americanos y los ingleses pudieron sentirse satisfechos de disponer de cuatro meses de alivio antes del ataque japonés. Pero no aprovecharon este período para preparar la defensa.

El 7 de diciembre de 1941, una fuerza naval japonesa con seis portaviones lanzó un devastador ataque sobre Pearl Harbour, la base naval norteamericana en las islas Hawai. El ataque se efectuó antes de declarar la guerra, siguiendo el precedente del realizado contra Port Arthur en 1904 al comenzar su guerra con Rusia.

Hasta los comienzos de 1941 el plan de guerra japonés, en caso de llegar a un conflicto armado con los Estados Unidos, preveía operar con el grueso de su flota en el suroeste del Pacífico en conjunción con un ataque contra las islas Filipinas para impedir un avance americano a través del océano en apoyo de sus guarniciones en estas islas. Esta era la maniobra que los americanos esperaban por parte de los japoneses.

Sin embargo, el almirante Yamamoto concibió un nuevo plan: un ataque por sorpresa contra Pearl Harbour. La fuerza de ataque efectuó una aproximación indirecta, navegando hacia las islas Kuriles, para bajar desde el Norte y caer sobre las islas Hawai sin ser detectado y atacar antes del amanecer con 360 aviones, desde una posición próxima a las 300 millas de Pearl Harbour.

De este modo quedó expedito el camino para invadir desde el mar los territorios americanos, ingleses y holandeses en el Pacífico. Mientras el grueso principal de las fuerzas de ataque japonesas navegaban hacia el nordeste para atacar las islas Hawai, otras fuerzas navales escoltaban convoyes de tropas hacia el suroeste del Pacífico.

En Pearl Harbour, los objetivos eran, según orden de importancia: los portaviones norteamericanos (los japoneses suponían que en Pearl Harbour habría seis o un mínimo de tres); los acorazados; los depósitos de combustible e instalaciones portuarias y los aviones de las bases principales de Wheeler, Hickman y Belloós Field.

El grueso de la fuerza de ataque se reunió el 22 de noviembre en la bahía de Takan, en las islas Kuriles, y salió a la mar el día 26. El 2 de diciembre se recibió la confirmación de la orden de ataque y los buques comenzaron a navegar en oscurecimiento total; pese a ésto estaba previsto que la misión se abandonaría si la flota era avistada antes del 6 de diciembre o si, en último término, se llegara a un acuerdo con Washington.

Para los japoneses fue una contrariedad que el día 6, la víspera del ataque, se recibiera la información de que no había portaviones norteamericanos en Pearl Harbour. (En aquellos momentos uno estaba en las costas de California, otro llevando aviones de bombardeo a Midway, y otro estaba desembarcando aviones de caza en Wake; los otros tres estaban en el Atlántico.) Sin embargo, se informó que había ocho acorazados en Pearl Harbour y sin redes protectoras contra torpedos, y así el almirante Nagumo decidió seguir adelante. Los aviones se lanzaron entre las 06,00 y las 07,15 horas (horario de Hawai) de la mañana siguiente, a unas 275 millas al Norte de Pearl Harbour.

El ataque comenzó a las 07,55 y duró hasta las 08,25; una segunda oleada de bombarderos en picado y bombarderos en altura atacó a las 08,40. Pero el empleo de los aviones torpederos de la primera oleada fue el factor decisivo. Fueron hundidos, cinco de los acorazados norteamericanos y otros tres resultaron seriamente averiados; quedaron destrozados 188 aviones y 63 sufrieron daños. Los japoneses solamente perdieron 29 aviones y otros 70 resultaron averiados; además perdieron cinco submarinos enanos en un ataque que fracasó por completo. Por parte norteamericana las bajas humanas ascendieron a 3.435 hombres, entre muertos y heridos, y 100 por la japonesa, aunque estos últimos datos son aproximados. Los aviones japoneses tomaron las cubiertas de los portaviones entre las 10,30 y las 13,30 horas. El 23 de diciembre el grueso de la fuerza de combate regresó al Japón.

El golpe proporcionó a esta nación tres ventajas importantes. La flota norteamericana del Pacífico quedó fuera de combate enteramente. Se aseguraron, contra posibles interferencias navales, las operaciones en el suroeste del Pacífico, mientras las fuerzas de ataque japonesas podían ser empleadas para apoyarlas. Los japoneses estaban ahora en condiciones de extender y reforzar su cinturón defensivo.

El fracaso del ataque contra los portaviones norteamericanos, principal objetivo japonés fue un error fatal, lo mismo que el fallo en la destrucción de los depósitos de petróleo y otras instalaciones importantes, cuya pérdida habría hecho que la recuperación norteamericana hubiese sido mucho más lenta, ya que Pearl Harbour era la única base naval principal de que disponía su flota. La sorpresa y la evidencia de que el ataque se produjo antes de haber declarado la guerra, levantaron en Norteamérica una ola de indignación y la opinión pública del país, presa de una profunda ira contra el Japón, apoyó unánimemente al presidente Roosevelt.

Introducción por el capitán Sir Basil Liddell Hart

En el sigo XVI Shogun Hideyoshi llevó la paz y la unidad al Japón que había quedado arruinado después de una guerra civil que duró un centenar de años. Una vez dueño del poder en el Japón, Hideyoshi buscó otros horizontes de conquista y Corea parecía ser el primer peldaño natural para la conquista de China. Así, cuando en 1592 Corea se negó a permitir el paso de las tropas japonesas a través de la península, para atacar a China, se llevó a efecto la primera de las dos invasiones que Hideyoshi lanzó contra aquella nación. Los ejércitos japoneses aplastaron la resistencia que se les opuso y pronto quedaron en posesión del país. Pero Hideyoshi se olvidó de asegurar sus comunicaciones marítimas y una escuadra de primitivos buques de guerra coreanos, recubiertos de hierro, hundió a su flota, y la falta de aprovisionamientos para su ejército le obligó a retirarse. Esto hizo ver a Hideyoshi la necesidad de dominar el mar, y cuando intentó la segunda invasión su plan fue casi el mismo que se empleó en Pearl Harbour trescientos cincuenta años más tarde. Mientras los diplomáticos japoneses estaban aún en conversaciones con Seul, Hideyoshi atacó de improviso. Los buques coreanos fueron destuidos y desembarcaron las tropas japonesas. Pero en esta ocasión los chinos combatieron unidos a los coreanos y los ejércitos invasores tropezaron con una resistencia desesperada. Finalmente fueron rechazados, obligados a retirarse, y aniquilados cuando intentaban regresar por mar al Japón. Por segunda vez aprendieron los japoneses que el éxito de una campaña en ultramar dependía no solamente de la calidad de las fuerzas terrestres empleadas, sino también del dominio del mar. Se dice que el derrotado Hideyoshi expresó en su lecho de muerte su sentimiento por haber causado la pérdida de tantos de sus compatriotas en tierras extranjeras y promulgó su famoso edicto de aislamiento. A consecuencia de él los japoneses vivieron aislados del resto del mundo durante 200 años.

El largo período de aislamiento finalizó en julio de 1853, cuando una escuadra de buques de guerra norteamericanos se presentó de improviso en la bahía de Tokyo, acontecimiento que se recuerda en los anales japoneses como «el Día de los Buques Negros». Impresionados por el número y el calibre de los cañones que erizaban los costados de los buques norteamericanos, por el humo negro que salía de sus chimeneas y por la independencia de sus movimientos respecto al viento, los mandos navales del Japón sintieron la necesidad de buques artillados. Esta «diplomacia del cañonero», llevada a cabo por los

guerra que cualquier otra nación excepto la Gran Bretaña y a la vuelta del siglo su Marina Imperial era tan grande y moderna como la de muchas potencias occidentales. Las dotaciones de los buques estaban formadas por la crema de la juventud japonesa.

Casi trescientos años después de la derrota de Hideyoshi Japón decidió invadir de nuevo la China continental. La influencia rusa crecía en Corea, donde los intereses comerciales del Japón eran muy importantes. En 1898 Rusia adquirió la fortaleza de Port Arthur en Manchuria, pero su intención de unirla con Europa mediante un ferrocarril, para el transporte de tropas y suministros, se consideró en el Japón como una amenaza a su existencia e independencia como estado. A principios del siglo XX la prensa japonesa hablaba ya de guerra con el Coloso del Oeste y las fuerzas armadas se incrementaron rápidamente. El 10 de febrero se declaró formalmente la guerra. Los primeros disparos se intercambiaron cerca de cuarenta y ocho horas antes, sin embargo, lo sucedido no tuvo parangón con el ataque a Pearl Harbour treinta y ocho años más tarde.

Siendo el Japón mucho más débil que su adversario ruso en hombres y material, una de sus esperanzas residía en la adquisición del dominio del mar y el control sobre Corea desde el principio de la guerra. Logrando estas dos premisas los rusos no podrían utilizar los puertos del Sur de Corea para operar contra el Japón; los puertos de la costa occidental coreana podrían ser utilizados como bases para la flota japonesa, y las tropas niponas podrían ser enviadas a Manchuria —por vía marítima y a través de Corea— antes de que los rusos tuviesen tiempo de traer tropas de refuerzo desde Europa. Para lograr estas ventajas, el Japón atacó antes de declarar la guerra. Un buque ruso fue hundido en el puerto neutral de Chemulpo y las tropas japonesas desembarcaron en Corea. Entre tanto, el grueso de la flota japonesa bajo el mando del almirante Togo se dirigía hacia Por Arthur y poco antes de la media noche del 8 de febrero sus destructores torpedearon a tres acorazados rusos en su fondeadero. Al me-

sus manos.

Algunos meses antes de la caída de Port Arthur, los rusos habían enviado el grueso de su flota desde el Báltico para levantar el bloqueo. Siete meses tardó esta armada en llegar a la zona de batalla, pero fue destruida en un día en los estrechos de Tsushima. Esta histórica batalla, ganada por los japoneses, es considerada por los historiadores como el mayor enfrentamiento naval desde Trafalgar; con la victoria, Togo fue considerado como el Nelson del Japón. El prestigio de esta nación se acrecentó en el mundo hasta el extremo de convertirse en una de las grandes potencias. Los frutos de la victoria incluyeron el protectorado de Corea y el virtual control del Sur de Manchuria. Pero fue más importante un hecho menos tangible. Con la derrota del Coloso Ruso el Japón destruyó el mito de la invencibilidad del hombre blanco y los japoneses supieron pronto aprovechar sus ventajas.

En los años inmediatamente siguientes a la guerra con Rusia, el Japón procedió a reforzar su posición en el Este del continente asiático y a establecer su dominio en el Sur de Manchuria. Sus actos eran observados en Washington con recelo. Sin embargo, durante su guerra con Rusia, el Japón había recibido ayuda moral y financiera de los Estados Unidos pero esto fue antes de que sus actividades en el Pacífico fuesen vistas con ciertas sospechas. Las fricciones ocasionadas a causa de la influencia de los trabajadores japoneses en los Estados Unidos, crearon posteriores tensiones entre Tokyo y Washington a las que se unieron, en la primavera de 1905, las crecientes peticiones de prohibir la inmigración y la agitación producida por el boicot a las firmas japonesas en Norteamérica. El presidente T. Roosevelt, que insistía en la necesidad de disponer de una fuerte flota, como la mejor forma de contener al Japón, consideraba provocativas estas agitaciones antijaponesas ante la ceguera de los que, hasta entonces, se habían negado a apoyar sus esfuerzos por lograr una marina más poderosa. Sin embargo, se llegó a un acuerdo en 1908 según el cual el gobierno japonés cooperaría en la limita-

El almirante Isoruku Yamamoto, Comandante en Jefe de la Flota Combinada de la Marina Imperial hasta su muerte el 18 de abril de 1943.

ción de obreros nipones emigrantes a los Estados Unidos y la tensión desapareció durante cinco años, pero transcurridos estos volvió a suscitarse la cuestión.

Las dos décadas siguientes mostraron el espectacular incremento del potencial industrial y económico del Japón. Durante este período también existió un gradual aumento de tensión entre el Japón y los Estados Unidos suscitado por una pugna respecto a la supremacía naval en el Oeste del Pacífico. La carrera de armamento naval no comenzó a hacerse notoria hasta 1916, aunque se presagiaba a principios de esta centuria. Con la adquisición de Hawai y de las islas Filipinas por los Estados Unidos en 1898, se había hecho evidente para los americanos la necesidad de disponer de una poderosa flota que las protegiera. Y en los site años que permaneció T. Roosevelt en la presidencia buscaba la forma de doblar el potencial de la flota estadounidense; aunque apenas consiguió una parte de lo que él solicitaba. El Japón, con el logro de una flota capaz de arrebatar el dominio del mar a los rusos, siguió aumentando su potencia aún después de conseguir la victoria sobre éstos. En 1912 el presupuesto para sus fuerzas navales alcanzaba el treinta y cinco por ciento del presupuesto nacional y hubiera sido mayor de no ser rechazado el proyecto de crear una nueva flota de ocho grandes acorazados y ocho formidables cruceros. Esto sucedió en 1920, pero el crecimiento de la Marina Imperial se había iniciado.

Aunque el Japón estaba ligado a Gran Bretaña mediante varios tratados pudo haberse mantenido neutral cuando estalló en Europa la primera guerra mundial. No estaba obligado a intervenir a menos que Alemania atacara las posesiones británicas en el Extremo Oriente.

Y esto no lo llevaron a efecto los alemanes. Pero el Japón decidió ayudar a Gran Bretaña y su participación en la contienda demostró ser de gran valor. En consecuencia, al finalizar la guerra fue recompensado con la posesión de todas las islas que Alemania ocupaba hasta entonces al Norte del ecuador: las Carolinas, Pelew, y los archipiélagos de las Marshall y Marianas. Esto le proporcionó una favorable situación estratégica en el Pácifico central y le permitió estar en condiciones de amenazar el dominio norteamericano en este océano. Y de la misma forma que la carrera de construcciones navales entre Gran Bretaña y Alemania resultó ser un factor contribuyente al estallido de la Primera Guerra Mundial, la rivalidad naval entre el Japón de un lado y Gran Bretaña y Estados Unidos de otro, amenazaba con el comienzo de otra guerra. Durante la década de los años veinte, el poder naval japonés se sometió al convenio de los 5-5-3, que significaba por cada cinco «capital ships»* que construyesen los Estados Unidos y la Gran Bretaña, el Japón solamente podría construir tres. El tratado, firmado en Washington en 1922, virtualmente relegaba al Japón a un tercer lugar con lo que el papel de la Marina Imperial sólo era una fuerza de disuasión. Inicialmente los japoneses enviaron como delegado a la conferencia de Washington al almirante Kato, el cual exigía que la relación entre las flotas fuese de 10-10-7. Pero los expertos navales de la época creían que una flota defensiva debería disponer de un potencial equivalente al cincuenta por ciento de la atacante, y conceder a Japón la relación 10-7 significaría perder un margen de superioridad que podría anular la diferencia existente entre la victoria y la derrota si dicha nación atacase a Norteamérica. En consecuencia, la relación 5-5-3, referida a los acorazados, que los Estados Unidos y Gran Bretaña hicieron aceptar al Japón, aseguraba la continuidad en su supremacía. La cuestión de los portaviones, que decidirían el dominio del Pacífico, no se tuvo en cuenta en la conferencia de Washington porque eran pocos los que entonces existían.

Durante varios años el Japón cumplió lo convenido en el Tratado de Washington; aunque el potencial de la marina alcanzó el límite de las restricciones, impuestas por el convenio, en el mayor grado posible. Pero en 1930 los grupos militaristas del Japón soñaban con un «Asia para los asiáticos» regida por los japoneses. Cuando se aceptó el convenio de los 5-5-3, los nipones estaban ya en pleno período de expansión de su potencial naval, y pidieron su anulación o el establecimiento de una relación más favorable. Ni una cosa ni otra se concedió en la Conferencia del Desarme de Londres en 1930, con lo que las críticas contra el anterior Tratado aumentaron a medida que los militaristas ejercían mayor influencia en el gobierno japonés. Se proyectó una conferencia de desarme, que debería realizarse en Londres, en 1935; pero los clamores fueron tan intensos que se decidió celebrar una conferencia preliminar en 1934. Esta conferencia, que fue el último intento para limitar las fuerzas navales mediante un tratado, fracasó antes de comenzar. Se celebraron conversaciones durante dos meses pero la delegación japonesa parecía dispuesta a que no se llegara a acuerdo alguno. El Japón exigió el derecho soberano para la determinación de su propio armamento y rechazó con firmeza toda sugerencia de mantener la relación de poder establecida mientras se llegaba a un compromiso. En aquel otoño el Japón declaró que sería inútil cualquier ampliación del Tratado de Washington advirtiendo que ya no lo tendría en cuenta. Con el triunfo del grupo de militares y políticos que preconizaba una política de dureza, sería muy difícil ahora detener las perspectivas de la guerra.

Una vez suprimidas las restricciones de tonelaje y composición de sus fuerzas navales, el Japón incrementó su Marina Imperial hasta donde lo permitieron sus recursos, y en el otroño de 1941 su potencial era mayor que el de las flotas británica y norteamericana en la zona del Pacífico. No solamente disponía de los dos acorazados más grandes del mundo, sino también de diez portaviones cuando los Estados Unidos tenían tres y la Gran Bretaña uno. Pero más importante era el hecho de que la Marina Imperial había adptado la estrategia de utilizarlos como armas ofensivas, mientras que los Estados Unidos pensaban aun en su empleo para la cobertura aérea de sus acorazados.

En 1931 los japoneses ocuparon el Norte de Manchuria. En su opinión la

* En esta época los «capital ships» eran los acorazados. A raíz de la Segunda Gerra Mundial fueron los portaviones.

decisión se tomó forzados por la actitud arrogante y provocadora de los chinos. Pero la extensión rápida de las operaciones militares pronto demostró que su plan estaba concebido para permanecer en aquella provincia durante cierto tiempo. La verdadera razón residía en que los militaristas, que progresivamente iban adquiriendo el control del gobierno e incitaban el fervor patriótico, habían decidido que el Japón necesitaba expansionarse. Sus islas eran de belleza excepcional, pero en su montañosa geografía faltaban las materias primas para alimentar las industrias modernas, de las que dependía su numerosa y creciente población. Cada vez se necesitaban más territorios, y seis años después de la ocupación de Manchuria los nipones emprendieron la de China. Esta guerra se prolongó durante ocho años; hasta 1945.

En 1939 el Japón estaba consagrado a la guerra y las riendas manejadas por la camarilla militar tiraban con más fuerza del gobierno cada vez que los ejércitos obtenían un éxito en el continente asiático. Mientras los generales extendían el dominio japonés hacia el interior de la China del Norte, los almirantes percibían que esto les conducía a un enfrentamiento con la Unión Soviética. En su opinión, si el Japón se arriesgaba a una guerra con una primera potencia debería hacerlo en una dirección en la que se obtuviese la mayor posibilidad de éxito; y en la que la Marina Imperial pudiese explotar su potencial. Dado que el Japón se había comprometido en una campaña en el continente chino, parecía que la forma lógica de llevarla a buen término era emplear la marina de guerra, a lo largo de la zona costera de China, más que proseguir el avance del ejército hacia el Norte con el riesgo de un posible choque con la Unión Soviética. Los almirantes afirmaban que se podría utilizar con eficacia un ejército relativamente pequeño contra la superioridad numérica china mediante una sucesión de operaciones conjuntas. Esta táctica proporcionaría dos beneficios: existía menor posibilidad de que el Japón se viese empantanado en una guerra de desgaste con dos grandes potencias continentales, cada una de las cuales con una población mayor que la propia; y, la presencia de una poderosa flota japonesa operando en el sudeste asiático podría apoyar los esfuerzos diplomáticos y comerciales de expansión en aquella región. Durante algún tiempo los nipones intentaron aumentar su comercio con las Indias Orientales holandesas, ricas en petróleo, pero como el esfuerzo de guerra en China imponía una mayor necesidad de combustible y otras materias primas, los almirantes habían puesto sus ojos en esta zona tan vital para ellos.

Hasta 1938 los japoneses vieron siempre en la Unión Soviética su principal y posible enemigo. Pero al aumentar su resentimiento con los Estados Unidos, a causa de su presión diplomática, el cese de las hostilidades en China haría que la amenaza norteamericana relegase a segundo término el peligro de la Unión Soviética. La Marina Imperial, cuyo potencial aumentaba con rapidez, nunca había tenido dudas respecto a quien sería el enemigo real en el caso de una guerra en mayor escala. Los generales japoneses podían apreciar que si proseguían en su penetración en el Norte de China, el choque con la Unión Soviética llegaría tarde o temprano. Los almirantes, por otra parte, sabían que un avance hacia el Sur produciría una fricción con los Estados Unidos y que la guerra con esta nación sería una guerra naval. A ellos les atraía esta perspectiva tan poco como a sus oponentes de los Estados Unidos. Pero los generales poseían el control y dieron al traste con las negociaciones con los Estados Unidos por considerar que era una «política blanda».

Orgullosos por sus conquistas en China y sintiéndose todopoderosos, los jefes del ejército querían la guerra y «una mayor esfera de prosperidad en el Este asiático». Hitler y Mussolini apremiaban al Japón para unirse a ellos en un pacto defensivo tripartitio y los generales se mostraron favorables a esta idea. Pero la situación cambió cuando el presidente Roosevelt ordenó a la Flota Norteamericana del Pacífico abandonar los puertos de la costa occidental y concentrarse en Pearl Harbour. El presidente ya había impuesto sanciones económicas al Japón y éstas eran como alfilerazos iniciales, pero el traslado de la flota norteamericana era una advertencia de que el presidente consideraba las posibilidades de una intervención armada. Cuando en julio de 1941 se interrumpió el comercio entre los Estados Unidos y el Japón y aquellos congelaron los capitales de éste la guerra parecía inminente.

El Almirante Yamamoto

Isoruku Yamamoto fue nombrado comandante en jefe de la Flota Japonesa Combinada —la «rengo Kantai»— el 30 de agosto de 1939. Con esto se convertía en el mando naval ejecutivo de mayor rango en la Marina Imperial, y se dice que Yamamoto, que era abstemio, quedó tan sorprendido al oír la noticia de su nombramiento que se bebió un vaso de cerveza de un solo trago. Dos días después de su nombramiento los alemanes invadieron Polonia y comenzaba la Segunda Guerra Mundial. Yamamoto sabía que más tarde o más temprano el Japón estaba destinado a verse implicado en ella y emprendió la tarea de preparar a la Flota Imperial con su habitual dureza «Bajo mi mando», proclamó, «se dará prioridad al adiestramiento aéreo». Su pensamiento comenzó a dar vueltas en torno al problema de cómo destruir la Flota Norteamericana del Pacífico si los políticos eran tan insensatos que enfrentaban a su nación en una guerra con los Estados Unidos.

Dado que Yamamoto era absolutamente opuesto a tal guerra, las circunstancias en que concibió y realizó el plan de ataque a Pearl Harbour resultan irónicas. Su franqueza contra la política que acarreaba el riesgo de esta guerra ya había dado lugar a que los políticos extremistas japoneses le acusaran de americanófilo y traidor. Durante su anterior cargo de viceministro de la Marina Imperial, ya había sido amenazado de muerte por sus sentimientos antibelicistas. Pero Yamamoto había visto con sus propios ojos el potencial industrial de los Estados Unidos cuando estudiaba en la Universidad de Harvard, y posteriormente, cuando era agregado naval en Washington. El creía, como la mayor parte de los japoneses en aquella época, que su pueblo pertenecía a una raza escogida destinada a cumplir un papel relevante en Asia. Sin embargo, el realismo frenaba su patriotismo y temía las consecuencias de una guerra con los Estados Unidos y la Gran Bretaña. Como viceministro de Marina expresó a menudo su opinión de que tal guerra solamente acabaría en un desastre. ¿Cómo es posible que este hombre pudiera concebir el devastador golpe que precipitara la guerra? La contestación es que Isoruku Yamamoto no tenía otra alternativa; era un prisionero de la historia. Nacido de una estirpe de «samurais» empobrecidos, su propia naturaleza exigía que debía seguir las tradiciones de «Bushido». El deber con su emperador y con el Japón prevalecía sobre todas las cosas. Como comandante en jefe, la responsabilidad de Yamamoto era la defensa de su patria. Si otros decidían la guerra, él debía aprestarse para ella.

Ya en 1927 se había dado cuenta Yamamoto de que el poder aéreo era un elemento crucial nuevo de la estrategia naval, y cuando fue destinado al nuevo portaviones *Akagi* dedicó los años siguientes —según ha dicho uno de sus biógrafos— «a los problemas prácticos relacionados con el desarrollo de las teorías de la guerra aérea». Siendo capitán de navío a los treinta y nueve años de edad, contralmirante a los cuarenta y cuatro, y viceministro de marina en 1937, no pudo ejercer mucha influencia en el pensamiento estratégico de la Marina Imperial hasta que fue nombrado comandante en jefe. Después de la conferencia del Desarme de Londres de 1934 —en la que Yamamoto había sido el principal delegado de su país— el Japón se había lanzado a un gran programa de construcción de acorazados para obtener la superioridad en «capital ships». Se planeó la construcción de cuatro gigantescos acorazados, equipado cada uno de ellos con nueve cañones de 18 pulgadas. (El primero de estos monstruos, el *Yamato* se terminó en 1941 y el segundo, el *Musashi*, ocho meses más tarde. El tercer buque, el *Shinano*, se convirtió en el mayor portaviones del mundo; la construcción del cuarto acorazado fue abandonada). Como los Estados Unidos no podían construir buques que no pudiesen pasar por el canal de Panamá, el peso muerto de los buques japoneses era de entidad suficiente para asegurar la victoria del Japón en un enfrentamiento llevado a cabo según el concepto clásico de la guerra naval. En tiempo de paz, los nuevos gigantes realzarían el prestigio del Japón en el mundo y le proporcionarían un gran potencial como baza en las negociaciones con los Estados Unidos y la Gran Bretaña; en caso de emergencia servirían de «coraza protectora».

Entre los almirantes, solamente Yamamoto carecía de entusiasmo respecto a la construcción de tamaños de buques. En su opinión estaban anticuados aún antes de que fueran construidas sus quillas. «Son como los pergaminos religiosos que los viejos tienen colgados en sus casas. Carecen de validez contrastada. Son una cuestión de fe solamente; no realidad», decía Yamamoto... «Tendrán tanto valor para el Japón, en una guerra moderna, como la espada de un «Samurai». Pensaba que serían los portaviones, rodeados y protegidos por cruceros y destructores, los que proporcionarían la clave de la supremacía en el mar, en las batallas navales del futuro. El dinero gastado en los grandes acorazados habría sido mejor invertido en portaviones.

En contra de la opinión de sus colegas, Yamamoto insistía en que el ataque con torpedos lanzados desde aviones probablemente demostrarían que era el método más eficaz para destruir a los acorazados. «La más poderosa de las serpientes», decía, citando un viejo proverbio japonés, «puede ser vencida por un enjambre de hormigas». Pearl Harbour justificaría sus proféticas palabras.

A pesar de la cerrada oposición, las ideas del imaginativo Yamamoto comenzaron a ser aceptadas poco a poco. Ante su insistencia se construyeron dos nuevos portaviones (el *Shokaku* y el *Zuikaku*, ambos de 30.000 toneladas y 34 nudos de velocidad); se pusieron en servicio aviones de largo radio de acción capaces de transportar 2.000 libras de bombas hasta 800 millas de distancia (la hazaña de bombardear Shangai, durante una incursión que partió de Kigushu, asombró a las marinas occidentales). Con gran secreto empezó a construirse también un nuevo y revolucionario avión de combate. (Durante dos años, este avión el Mitsubishi A6M Cero, predominó en el Pacífico). Ninguno de estos progresos se alcanzó sin dificultades, entretanto las revistas norteamericanas aseguraban a sus lectores que los aviones y buques japoneses no podían compararse con los de los Estados Unidos. Los pilotos japoneses sufrieron, proporcionalmente, el mayor número de bajas durante la guerra, decía un informe publicado en «Aviation». Además, aseguraba el mismo informe: «Los expertos norteamericanos en aviación pueden decir, sin duda alguna, que los mejores aviones militares japoneses están ya anticuados o empiezan a estarlo...». Otra revista informaba a sus lectores: «La fuerza aérea de la marina japonesa consiste en cuatro portaviones con 200 aviones.» Igual que la apreciación británica respecto al potencial de los carros de combate alemanes en los días anteriores a Dunkerque, la evalua-

El almirante Togo, el Nelson del Japón, cuya operación contra Port Arthur en 1898 sirvió de fundamento para la de Pearl Harbour.

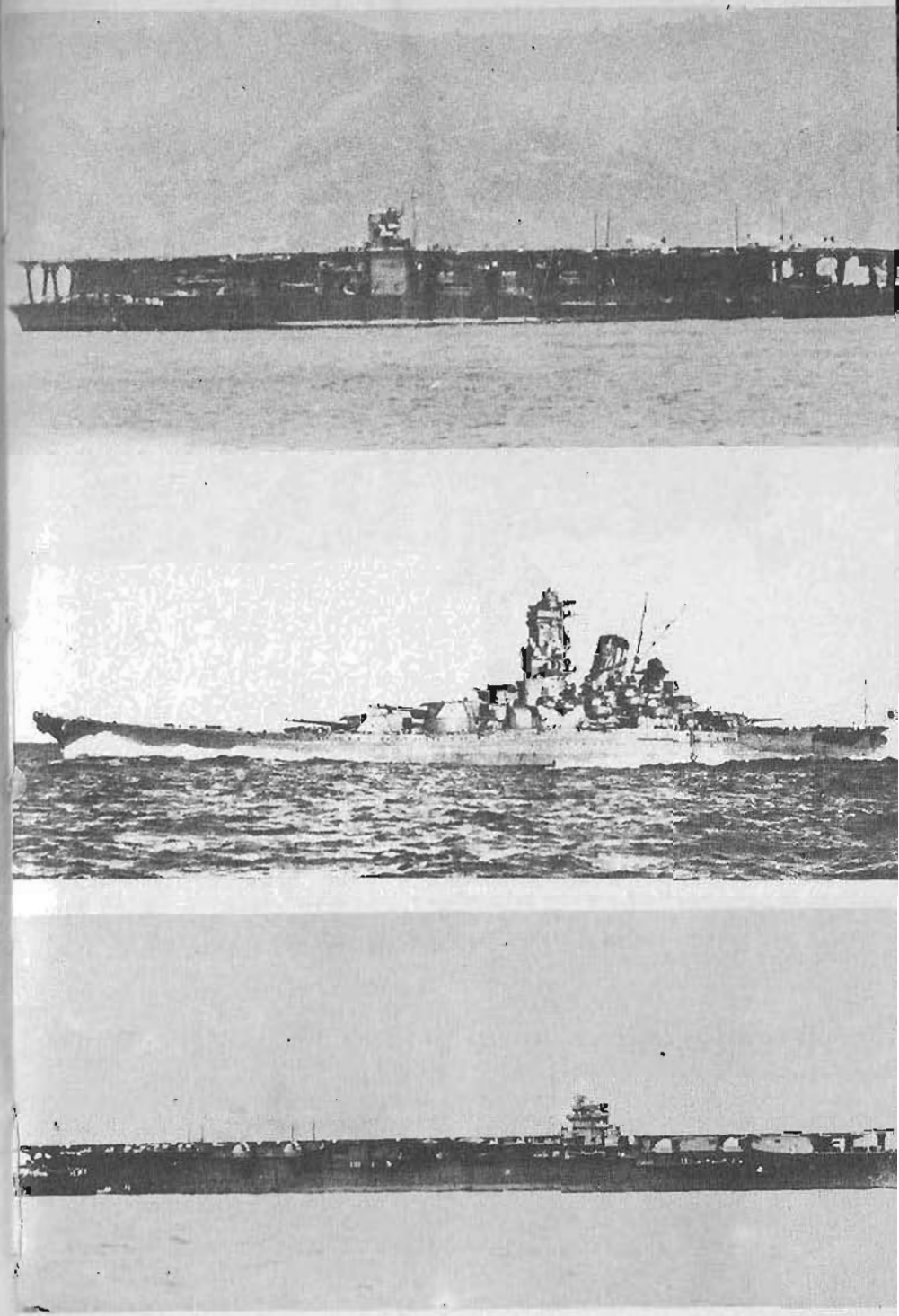
ción del potencial aéreo japonés resultó tristemente equivocada en todas las partes del mundo.

A los dos meses de ser nombrado Yamamoto comandante en jefe, había iniciado ya el primero de una serie de cambios en el plan estratégico básico de la Marina Imperial. En 1901, cuando la «política de defensa nacional» postulaba que los Estados Unidos se habían convertido en el enemigo hipotético numero uno, ya se había previsto la posibilidad de un enfrentamiento decisivo en el Oeste del Pacífico. Creyendo que los norteamericanos tomarían la ofensiva en esta región, los japoneses planearon la destrucción de la flota estadounidense en sus aguas metropolitanas. La Marina Imperial tendría que combatir dentro de una línea que limitaba los «mares del Sur», en algún lugar situado entre los archipiélagos de las Marianas y las Marshall, y durante treinta años se había preparado para ello. Los buques de guerra japoneses se diseñaron especialmente para operar en las mares gruesas que son habituales en la región oceánica que rodea el Japón y jamás se había considerado seriamente la idea de enviarlos hacia las distantes islas Hawai. El primer cambio introducido por Yamamoto en el plan consitió en extender hacia el Este la zona de combate anteriormente propuesta para incluir las islas Marshall. El estado Mayor Naval aceptó el plan sin oposición porque el cambio parecía pequeño y de escasa importancia.

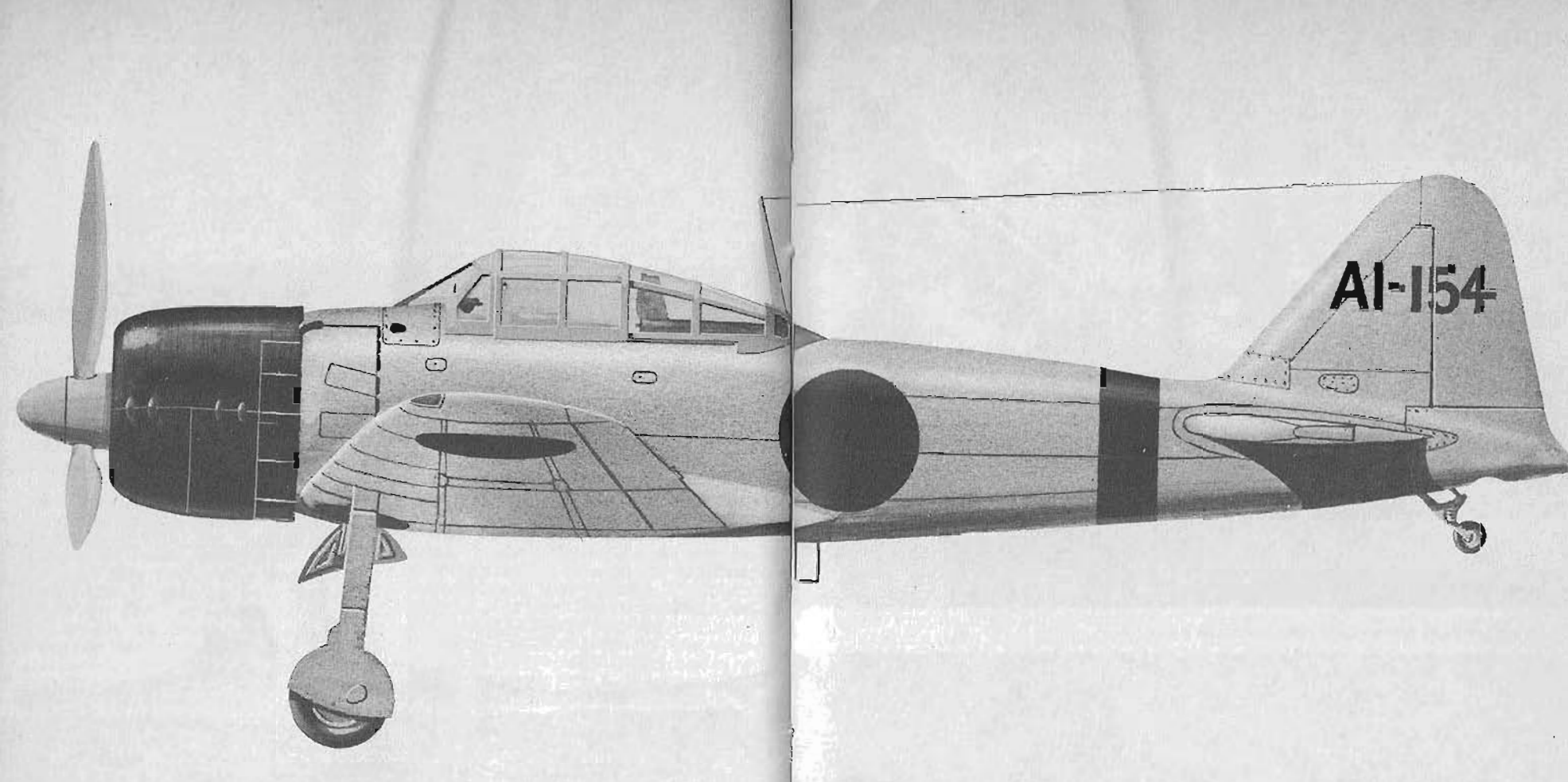
A continuación Yamamoto trató de hacer que la Flota Combinada hiciese honor a su nombre. Cuando él tomó el mando, sus dos componentes operaban por separado. Bajo su mando directo los conjuntó, combinando portaviones, acorazados, cruceros y buques secundarios en una única y poderosa flota. Las primeras maniobras que se realizaron bajo sus órdenes tuvieron lugar en la primavera de 1940, y en ellas el nuevo comandante en jefe hizo patente la necesidad de mejorar el adiestramiento en el ataque contra buques efectuado con aviones embarcados en los portaviones. Enjuiciando los resultados de estas maniobras dijo que era necesario un mayor adiestramiento. Esto sucedió cerca de dos años antes del ataque a Pearl Harbour, y el tenaz programa de entrenamiento que se siguió fue el resultado directo de su informe. En diciembre de 1941 los pilotos navales japoneses habían alcanzado un grado de eficiencia verdaderamente elevado.

Esgrimiendo la creciente influencia del poder aéreo como prueba de las recientes maniobras, Yamamoto extendió, aún más al Este, los límites de la zona del plan estratégico de batalla; esta vez, significativamente, hasta llegar a las Hawai. El estado mayor naval tampoco puso objeción alguna. Las islas Hawai habían estado siempre incluidas en el plan básico como una zona de operaciones para una fuerza avanzada de submarinos. En esta época Yamamoto estaba convencido de que los políticos arrastraban al Japón hacia una guerra con los Estados Unidos. Tarde o temprano el ejército japonés avanzaría hacia el Sur para romper el equilibrio en China, mediante una escalada que transformaría esta eterna lucha en una guerra extendida por todo el Este de Asia. El Japón atravesaba una situación desesperada por falta de combustible y si los recursos de petróleo de las Indias Holandesas fuesen cortados, sus aviones quedarían inmovilizados. Así, según Yamamoto veía la situación, un movimiento hacía el Sur contra las colonias inglesas y holandesas podría significar la guerra con los Estados Unidos, y aunque la Flota Norteamericana del Pacífico no significara un peligro contra el mismo Japón, podría ser una amenaza para las fuerzas expedicionarias en el Sur. La única forma de asegurar sus líneas de comunicación era destruirla en su base. Yamamoto confió al almirante Ryunsuke Kusaka: «Si se nos ordena combatir contra los Estados Unidos somos capaces de lograr un camino para la victoria y mantenerlo durante seis meses o un año. Pero en el segundo año los norteamericanos incrementarán su potencial y nos será muy difícil combatir con alguna esperanza de lograr la victoria final.» No reveló a Kusaka lo que tenía en su mente pero estaba implícito en lo que había dicho.

La idea de Yamamoto de efectuar un ataque por sorpresa contra Pearl Harbour nació indudablemente en la acción del almirante Togo contra Port Arthur. Pero esta posibilidad ya había sido considerada antes por un almirante estadounidense. En 1932 un jefe retirado de



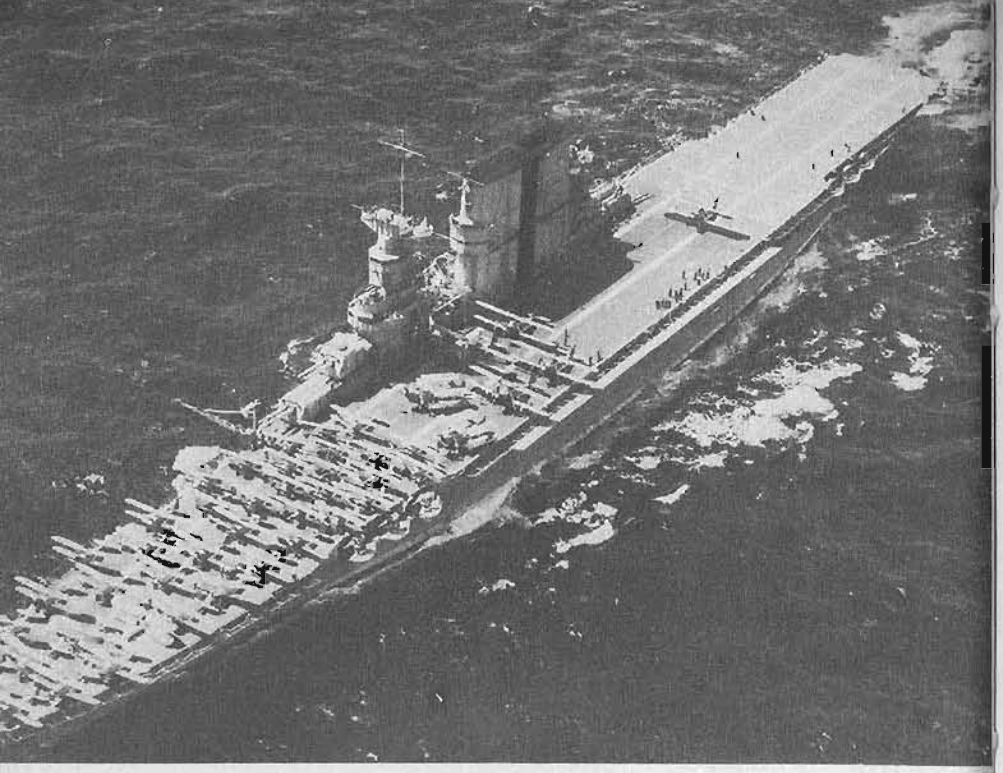
El portaviones Akagi **del que Yamamoto fue comandante en 1927.—El acorazado gigante** Yamato.—**El portaviones** Shokaku.



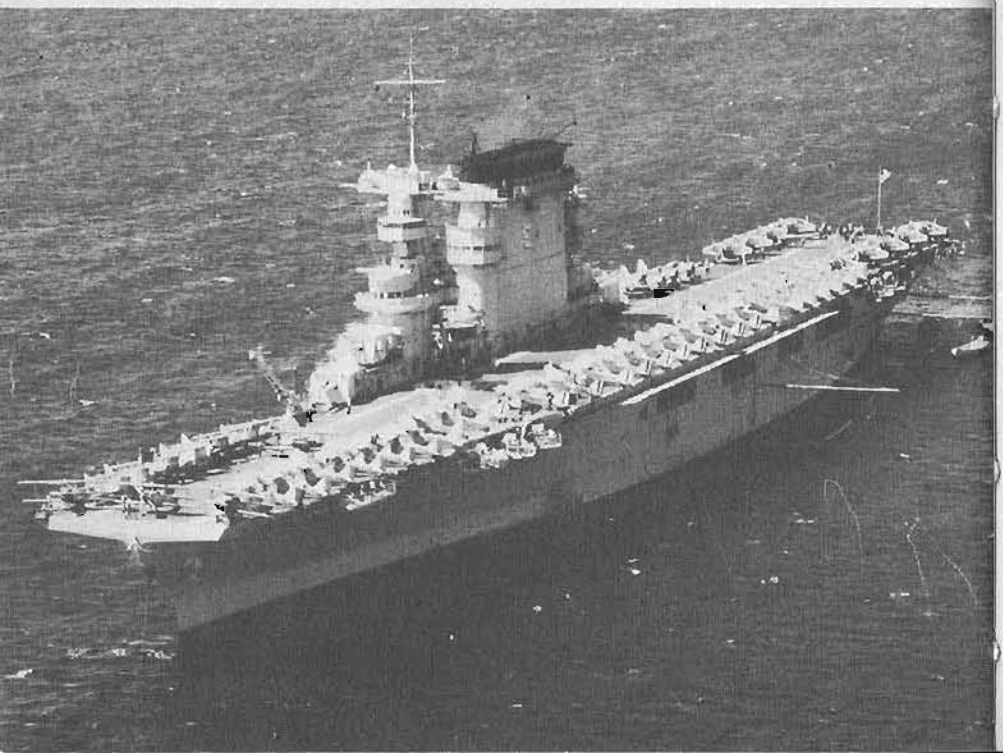
Mitsubishi A6N2 Cero-Sen (denominado «Zeke» por los aliados). Motor: **Un Nakajima Sakae 12, desarrollando 940 hp. en el despegue.** Armamento: **Dos ametralladoras de 7,7 mm. en la parte delantera superior del fuselaje y dos cañones de 20 mm. Tipo 99, Modelo 1 Mk 3, en las alas. Dos bombas de 60 Kg. debajo de las alas.** Velocidad máxima: **535 Km./h. a 4.550 m.** Alcance: **1.870 km.** Peso en vacío: **1.667 kg.** Peso en carga: **2.390 kg.** Envergadura: **12,00 m.** Longitud: **9,06 m.**

la Flota Norteamericana del Pacífico, el almirante Frank A. Schofield, había sugerido que un enemigo imaginario en el Pacífico podía decidir la concentración de una fuerza de portaviones y efectuar una incursión contra Hawai o la costa de los Estados Unidos antes de declarar la guerra. Hasta esta época se consideraron suficientes para la defensa de la base los treinta y ocho aviones basados en Pearl Harbour. Para comprobarlo, los nuevos portaviones *Saratoga* y *Lexington* curzaron el Pacífico y lanzaron 150 aviones, en la amanecida de un día nublado, desde una posición situada 60 millas al nordeste de Oahu. Con mar gruesa los portaviones cabeceaban y se balanceaban; igual que los japoneses nueve años más tarde. Saliendo de las nubes que cubrían sus objetivos, sin haber sido detectados ni interferidos, los aviones realizaron ataques simulados en picado contra los buques de Pearl Harbour; posteriormente se consideró que los atacantes habían conseguido un éxito total. Durante unos días estos resultados causaron cierta consternación en los círculos navales de los Estados Unidos. Después, con el retiro de Schofield y las distintas noticias de prensa aparecidas en aquellos días en que sonaban las trompetas de la paz, la alarma se calmó y el problema fue convenientemente olvidado. Pero no por Yamamoto.

Durante 1940 la practicabilidad de utilizar aviones torpederos para atacar buques en puerto quedó ampliamente demostrada en el Mediterráneo. A los italianos, que intentaron hundir el crucero británico *Gloucester* en el puerto de Alejandría, les cabe el honor de ser los primeros en intentar esta nueva forma de ataque. Aunque no tuvieron éxito en la empresa, mostraron sus posibilidades y los británicos fueron rápidos en aprender la lección. El 11 de noviembre, la Flota italiana fondeaba en la base de Tarento fue desmantelada mediante un atrevido ataque llevado a cabo por dos oleadas de viejos y lentos aviones biplanos Swordfish lanzados desde el portaviones *Illustrious*. A cambio de la pérdida de dos aviones ingleses, la Flota Italiana recibió un golpe del que nunca se recuperó por completo, y en poco menos de una hora el equilibrio de poder naval en el Mediterráneo se resolvió a favor de Gran Bretaña. A Yamamoto le parecía que sus teorías habían sido probadas y demostradas. Así se concibió la «Operación Z».



Los portaviones norteamericanos Saratoga **y** Lexington.



'La operación Z': el plan de Pearl Harbour

Las islas Hawai están situadas en el Pacífico Norte y a 2.090 millas náuticas al suroeste de San Francisco. La isla principal, como indica su nombre, es Hawai. Pero la capital, Honolulú, se encuentra en la isla de Oahu, más pequeña, que se caracteriza por las cordilleras que la bordean por el Este y el Oeste. Honolulú y la base naval norteamericana se encuentran entre ambas cordilleras. La población está formada por blancos, japoneses, chinos y filipinos, que se han mezclado en multitud de matrimonios mixtos; en 1941 alrededor del noventa por ciento de los habitantes eran ciudadanos de los Estados Unidos.

Con el tiempo, los norteamericanos se dieron cuenta que Pearl Harbour reunía todas las condiciones naturales de un puerto convenientemente situado y adecuado al despliegue estratégico de la marina de guerra. Y en agosto de 1919 se inauguró como base, aunque la flota no se estacionó allí en permanencia hasta 1940. «Pearl» nunca fue popular entre los marinos porque, como decía el contralmirante Samuel E. Morrison: «Había pocas mujeres blancas y los comerciantes engañaban a los hombres...». No era esta la razón que hacía la base impopular entre los almirantes. Además de los problemas logísticos, motivados por el hecho de que los suministros debían traerse desde las costas norteamericanas del Oeste, a 3.000 millas de distancia, la seguridad de un puerto tan cerrado y con una sola entrada era una constante y enojosa preocupación. Con un buque hundido en el único canal de entrada el puerto quedaba cerrado como una botella. La flota necesitaba tres horas para salir a través del canal, y con ella en el interior del puerto la congestión de buques, los depósitos de combustibles, las instalaciones, y los almacenes, hacían de la base un blanco apetecible para ser atacado desde el aire. Sin embargo, en mayo de 1940, cuando Washington decidió que la flota de combate debía permanecer en aguas de las Hawai para disuadir a los japoneses, no existía alternativa para elegir en la zona otro lugar que ofreciese tantas facilidades como Pearl Harbour. El almirante Joseph O. Richardson, comandante en jefe en mayo de 1940, ponía en duda la cordura de la decisión de basar la flota en Pearl Harbour «más o menos permanentemente». Richardson pensaba que era más aconsejable regresar a otras bases mejores de la costa Oeste de Norteamérica. Cuando hizo llegar su objeción al presidente, fue relevado de su mando y sustituido por el almirante Husband E. Kimmel.

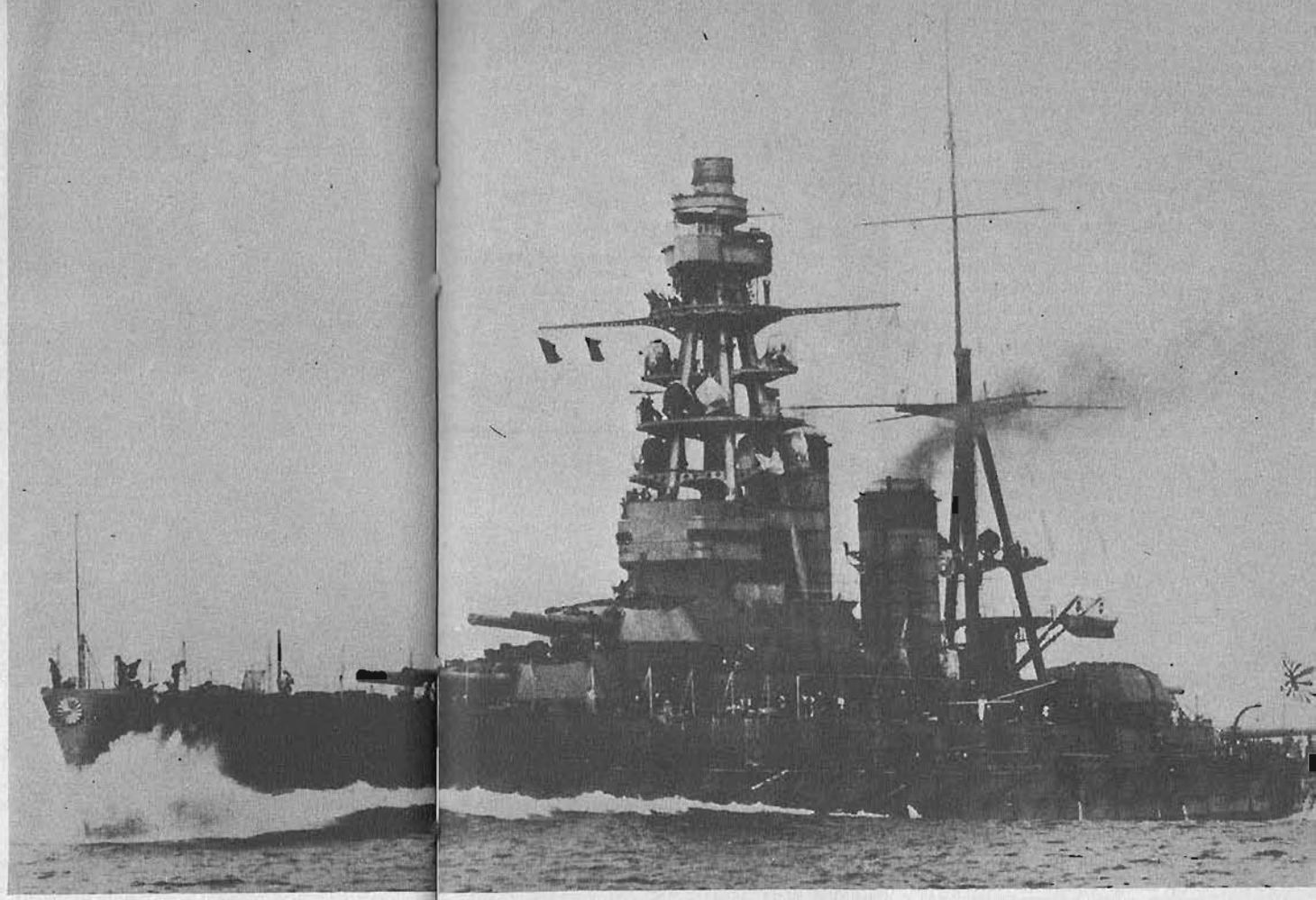
Nadie en la Marina Imperial conocía los problemas de Pearl Harbour mejor que el almriante Yamamoto. Colgado en

un mamparo de su camarote, en el buque insignia *Nagato*, había un mapa actualizado de la base en el que aparecían marcadas las causas de su interés, y en un cajón de su mesa tenía un impresionante sumario con una gran información sobre la base, acumulada por el servicio de inteligencia japonés. Bajo el título ampuloso de «Costumbres, Potencial y Defensa de la Flota Americana en la Zona de las Hawai», este volumen contenía descripciones topográficas, cartas de las aguas hawaianas, detalles sobre las instalaciones navales y militares de defensa, posibles formas en que los norteamericanos podrían establecer sus patrullas aéreas y navales, periodicidad de movimientos de los buques, y los procedimientos habituales de relevos de las tripulaciones y permisos de éstas durante la estancia de los buques en puerto. De sus páginas podía deducir Yamamoto un completo cuadro de la vida diaria de la base. Como sabía también que la flota norteamericana estaba estacionada en Pearl Harbour solamente para los fines de adiestramiento, Yamamoto consideraba que este cuadro de la vida en la base no sufriría muchas alteraciones. Un programa de adiestramiento no admite demasiada flexibilidad. Los buques operaban según una rutina regular; salidas a la mar durante períodos fijos para efectuar ejercicios y estancias en puerto entre las salidas. Dado que el programa de adiestramiento no tenía relación con orden alguna de despliegue estratégico, era posible predecir cuando se produciría en el puerto la mayor concentración de buques de guerra. Además, la configuración de la base imponía tan estrictas limitaciones a las entradas y salidas en puerto a los buques, y ofrecía tantas ventajas a un atacante que fuese previsor, que todo ello constituía una pesadilla para el comandante en jefe de la Flota de los Estados Unidos. Yamamoto llegó a la conclusión de que, a menos que los norteamericanos efectuasen mejoras importantes en la defensa aérea de Pearl Harbour, las probabilidades de éxito de un ataque aéreo eran excelentes. Los británicos, con la sola pérdida de dos aviones, de un total de veinticuatro, hundieron en Tarento tres acorazados italianos; si se conseguía la sorpresa, una incursión aérea en gran escala contra Pearl Harbour, prometía mejores resultados.

Inluso, no era demasiado difícil lograr el factor sorpresa. Durante la mayor parte del año los vientos reinantes en la zona de las Hawai eran de componente nordeste. Estos eran desviados hacia arriba por la cordillera Koolau y se formaban masas nubosas de cúmulos alrededor de los picos que producían lluvias en las laderas sobre las que soplaba el viento. Pero en los meses lluviosos el viento cambia ocasionalmente de dirección, sopla del Norte, y desciende sobre el valle. Con esto aparecen nubes dispersas y a veces llueve sobre Honolulú y Pearl Harbour tanto como sucede con los bancos de cúmulos que se forman sobre las montañas. Tales condiciones pueden proporcionar ocultamiento a una fuerza incursora que se aproxime furtivamente desde el Norte y producir la confusión en las defensas antiaéreas de la base.

En el otro lado del mundo, la importancia del ataque británico sobre Tarento no pasó desapercibida para la marina de los Estados Unidos. En un memorándum dirigido al secretario del ejército, Hanry L. Stimson, el secretario de la marina Frank Knox decía: «El éxito del ataque aéreo con torpedos efectuado por los británicos contra buques fondeados, advierte que deben tomarse medidas inmediatas de precaución para proteger Pearl Harbour contra un ataque por sorpresa en caso de guerra entre los Estados Unidos y el Japón. El mayor peligro procede de los torpedos lanzados desde el aire. Debe darse la mayor prioridad al logro de más aviones de intercepción, cañones anteaéreos y equipos de radar adicionales.»

Stimson estuvo de acuerdo y se ordenó al mando de las Hawai reforzar sus defensas contra un posible ataque aéreo por sorpresa. Un mes más tarde, en diciembre de 1940, el almirante Kimmel, comandante en jefe de la flota basada en Pearl Harbour, informó a Washington que «las redes antitorpedos dificultarían en Pearl Harbour el tráfico de embarcaciones por limitar la anchura del canal». Con esta decisión Kimmel



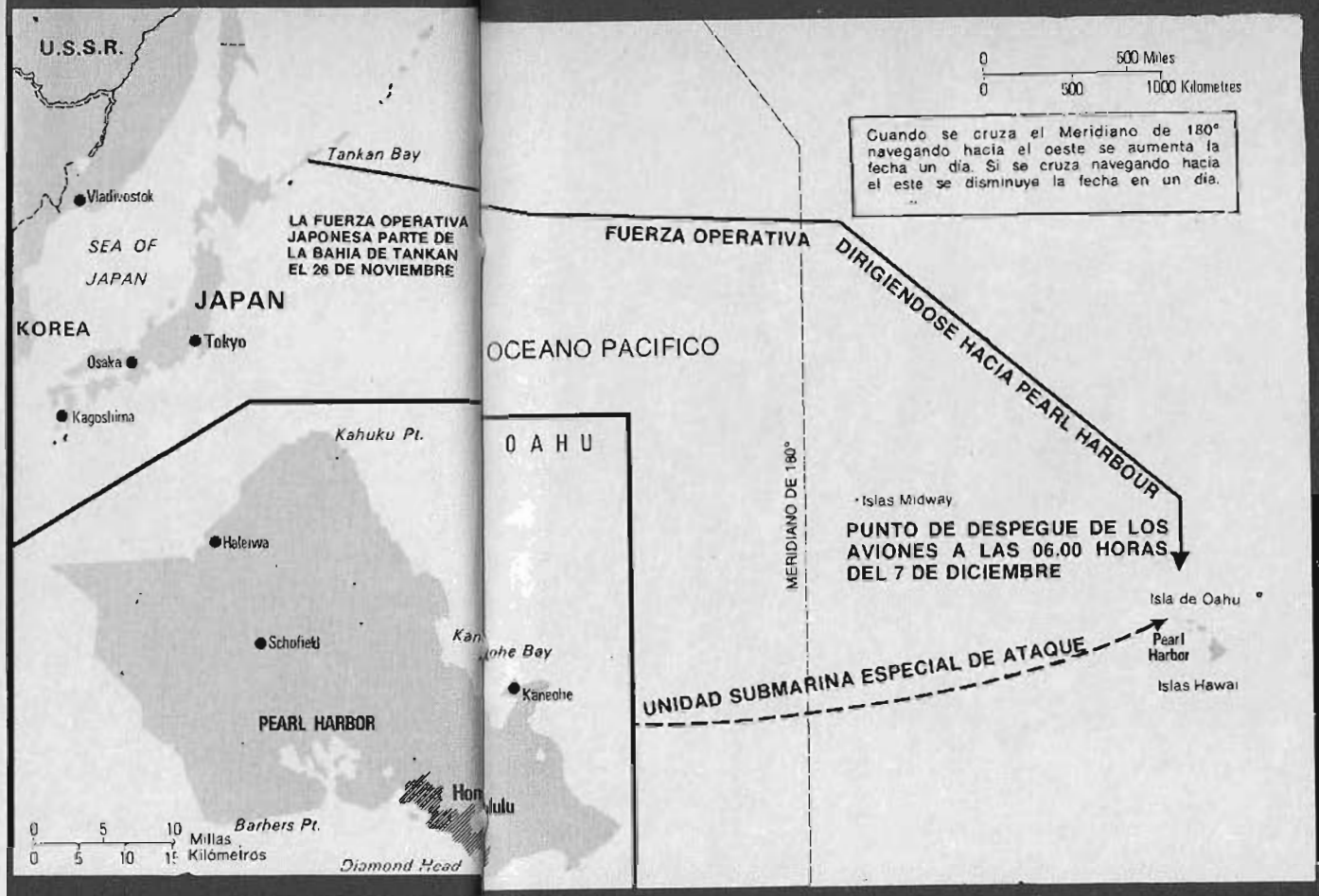
El acorazado Nagato, **buque insignia de Yamamoto.**

La derrota de la fuerza japonesa operativa desde el lugar de reunión en la bahía de Tankan, islas Kuriles, hasta el punto de despegue de los aviones que atacaron Pearl Harbour.

había sentenciado la mayor parte de sus grandes acorazados.

Por la misma época en que Kimmel rechazó la precaución de usar redes antitorpedo, Yamamoto confiaba por primera vez a su jefe de estado mayor, almirante Shigeru Fukudome, sus ideas de atacar Pearl Harbour. Hasta entonces había decidido no confiar en su estado mayor, aunque el hecho de que había iniciado un vigoroso programa de adiestramiento para los pilotos de sus aviones evidenciaba que sus ideas habían cristalizado. Yamamoto se reservó el secreto a sí mismo. El propósito de su programa de adiestramiento aéreo, en el que se simulaban ataques sobre un estrecho valle, se justificó ante los pilotos y comandantes de los portaviones como una práctica para apoyar las operaciones del ejército de tierra. En 1937 se dio un apoyo similar en Nanking mediante aviones embarcados de la marina, y Yamamoto decía que los actuales pilotos carecían de adiestramiento y experiencia en atacar objetivos terrestres. Igual que un director cinematográfico busca un escenario adecuado, Yamamoto mismo navegó por las costas japonesas hasta descubrir el lugar más idóneo para sus fines. Al Sur de Kyushu, en la Bahía de Kagoshima, el terreno ofrecía un gran parecido a Pearl Harbour y los portaviones se trasladaron a Kyushu. Pero nadie sabía los fines reales que se perseguían con el adiestramiento pese a que día tras día los aviones peinaban las aguas de la bahía practicando sus ataques con torpedos y bombas volando a bajas alturas.

Yamamoto tenía grabada en su mente una idea, el nombre codificado de la operación. Sería la «Operación Z», nombre originado en la famosa seña, «Z» que el almirante Togo dio la víspera de la batalla de los estrechos de Tsushima treinta y seis años antes. «El auge o la caída de la nación está en juego en esta batalla». Era la forma de venerar la memoria del héroe de su juventud. Para transformar sus ideas en realidad comenzó ahora a solicitar la opinión de sus colegas. Al primero que las expuso fue al contralmirante Takikjuro Onishi, uno de los pocos hombres de la Flota



El *contralmirante* Takijuro Onishi, jefe de estado mayor de la 11.ª flota aérea.

Imperial que tenía mentalidad aérea, y que al final de la carrera se convirtió en el organizador de las primeras unidades de *Kamikazes*. Como jefe de estado mayor de la Flota Aérea n.º 11 de aviones basados en tierra, Onishi ya había concebido la idea de atacar las islas Hawai desde las bases japonesas de las islas Marshall; un acto imposible a causa de las distancias que entraban en juego. Yamamoto tenía la seguridad de que la apreciación de sus ideas por parte de Onishi no estaría influida por un pensamiento operativo convencional, y si él creía que su plan era factible lo diría con toda franqueza. Expuso a Onishi el bosquejo fundamental de su plan, Yamamoto necesitaba desmantelar la Flota Norteamericana del Pacífico mediante un ataque por sorpresa como base preliminar a una serie de operaciones destinadas a conquistar las zonas petrolíferas del sudeste de Asia. Onishi escuchó aparentemente impasible y entonces pidió permiso para consultar con el capitán de fragata Minoru Genda, un experto y brillante oficial del estado mayor aéreo destinado en el portaviones *Kaga*, en Kyushu. De treinta y seis años de edad, Genda había desempeñado recientemente el cargo de ayudante del agregado naval en Londres y en estas funciones rindió el informe de la operación Tarento. Igual que Onishi y Yamamoto, Genda creía en la supremacía del poder aéreo naval, y se esperaba que su opinión fuese favorable a la «Operación Z» debido a sus conocimientos sobre el ataque sobre Tarento. Durante diez días estudió cuidadosamente Genda el plan e informó a Onishi de sus conclusiones: «El plan es difícil pero no imposible.»

Inicialmente Yamamoto pensaba concentrar sus ataques sobre los acorazados norteamericanos. Sabía que los portaviones eran superiores como unidades de ataque pero, como la mayor parte de los americanos —igual que los japoneses— aún consideraba que los acorazados eran la espina dorsal de las flotas y que su destrucción produciría mayor quebranto a los norteamericanos. Al principio, estuvo preocupado por la idea de que los aviones atacantes no pudiesen regresar a sus portaviones. Si despegaban fuera de los límites de su radio de acción operativo, los portaviones no tendrían necesidad de acercarse demasiado a Hawai y podrían regresar al Japón en el momento en que los aviones hubiesen despegado. Después del ataque los pilotos lanzarían contra el mar sus aviones y serían recogidos por destructores y submarinos. Ninguna de estas ideas tuvo buena acogida por parte de Genda. Decía que el principal objetivo debería ser la destrucción de los portaviones norteamericanos ya que constituían la mayor amenaza potencial contra la Marina Imperial. Y, para lograr los resultados más óptimos, los portaviones japoneses se debían aproximar a Pearl Harbour tanto como fuese posible. Un ataque suicida produciría unos efectos psicológicos fatales en los pilotos, y en una época tan crítica como la guerra, el Japón debería evitar la pérdida de aviones y pilotos. Además, el regreso sin aviones pondría en peligro a los portaviones si los norteamericanos efectuaban un contraataque.

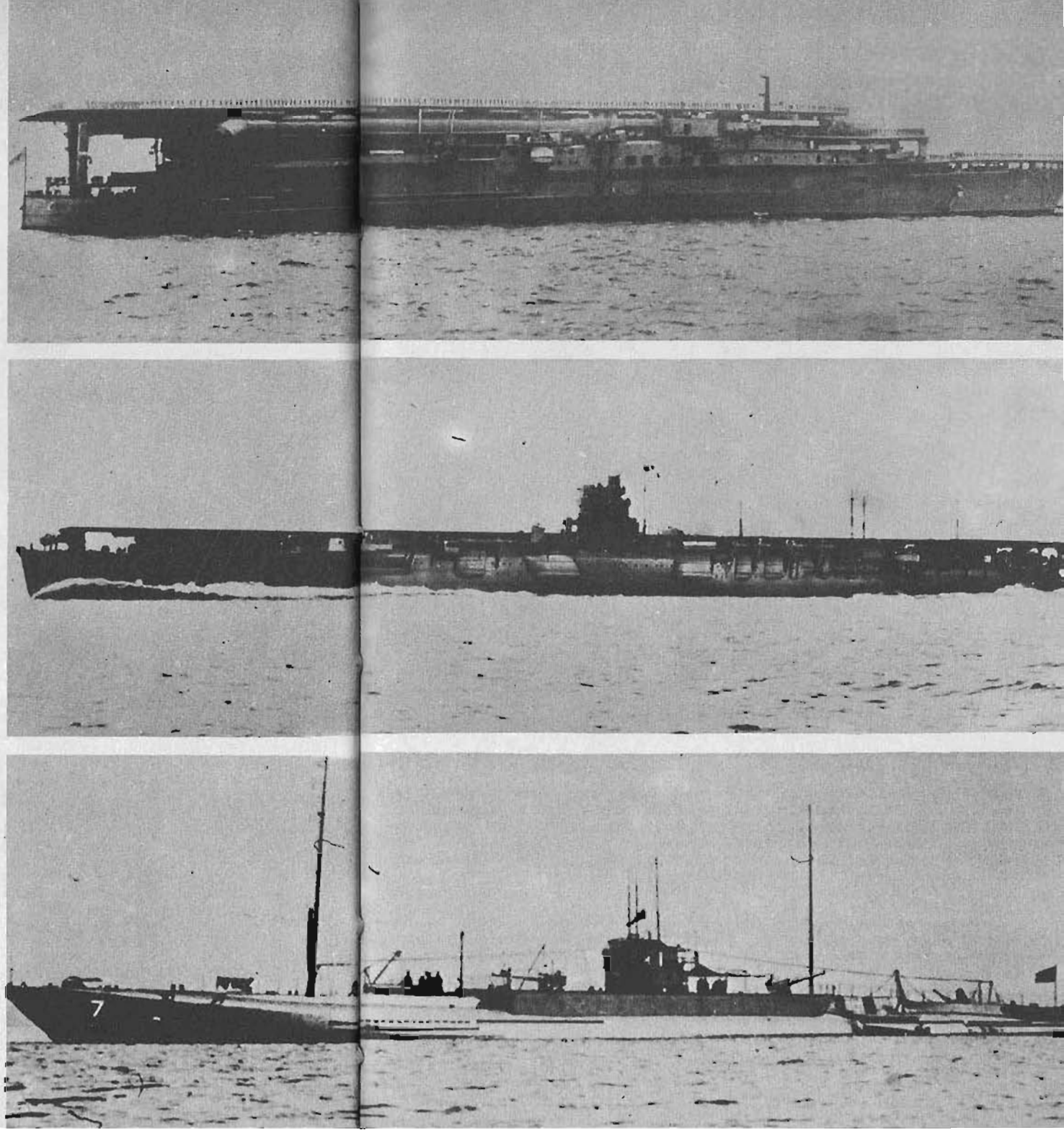
Un factor favorable para llevar a cabo la operación era el adecuado número de portaviones que disponía la Marina Imperial. El *Akagi*, de 36.500 toneladas, era uno de los portaviones más formidables del mundo; mayor aun que los norteamericanos *Lexington* y *Saratoga*, y después de su modernización, efectuada entre 1936 y 1938, podía transportar noventa y un aviones. Similar al *Akagi* era el *Kaga*, de 38.200 toneladas. También estaban en servicio dos portaviones más pequeños el *Hiryu*, y el *Soryu*, de 17.000 y 15.900 toneladas de desplazamiento, respectivamente. Con la puesta en servicio del *Zuikaku* y el *Shokaku*, ambos de 25.675 toneladas, prevista para agosto de 1941, la flota dispondría de un total de seis portaviones. En opinión de Genda deberían emplearse los seis en la «Operación Z». Por su parte, Onishi hizo dos observaciones: para la tarea deberían ser seleccionados solamente los pilotos mejor adiestrados y más competentes, y la operación habría de mantenerse en el secreto más absoluto hasta los momentos anteriores al ataque.

Con la aprobación de Yamamoto, Onishi puso a trabajar a Genda en un bosquejo de plan para la operación y hacia finales de marzo comenzó a tomar forma. El ataque lo efectuaría una fuerza operativa especial, compuesta por una fuerza avanzada de unos veinte submarinos de la clase «I» y cinco submarinos enanos; el grueso de la fuerza operativa se organizaría alrededor de

El portaviones Kaga que, como todos los de su tipo, carecía de superestructura.—El portaviones Hiryu.—Uno de los grandes submarinos japoneses.

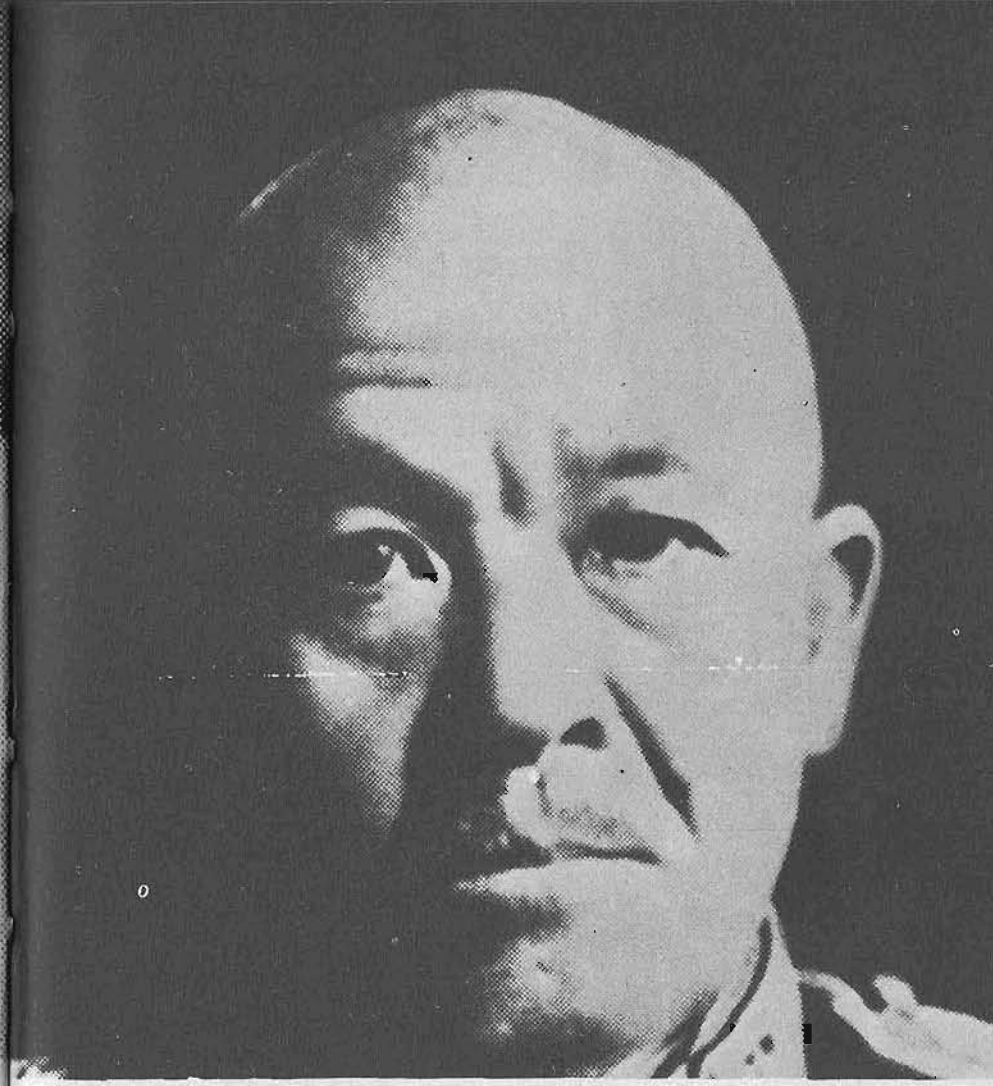
los seis portaviones con su cortina de apoyo. Esta fuerza operativa seguiría una derrota indirecta, para evitar los parajes frecuentados por el tráfico marítimo, que le permitiría aproximarse a menos de 230 millas de distancia de las Hawai. Desde aquí despegarían los aviones dirigiéndose a Pearl Harbour a lo largo de un pasillo aéreo en el que se suponía que las patrullas aéreas norteamericanas eran pocas y alejadas entre sí. Haría falta una fuerza de 360 aviones entre los que se incluirían de bombardeo, en picado, bombarderos de alta cota, aviones torpederos y cazas. Como los torpedos regulados para carreras cortas poseían mayor poder destructivo y precisión que las bombas, se consideraron aquellos como las armas más eficaces que se podrían utilizar contra los buques norteamericanos. Desgraciadamente esto presentaba un problema técnico. Las aguas de Pearl Harbour eran tan poco profundas que los torpedos de uso normal empleados por los japoneses podrían chocar contra el fondo si se lanzaban en la forma habitual. Sin embargo, dado que la profundidad en el puerto de Tarento era de 42 pies, o menos, y los ingleses pudieron hundir buques con torpedos lanzados desde aviones, estaba claro que el problema podría resolverse, ya que la profundidad en Pearl Harbour era de 45 pies. Se precisarían bombas cuyo peso fuese tres veces mayor que el normal para perforar las cubiertas acorazadas de los grandes buques norteamericanos. Finalmente, la sorpresa era esencial para que la operación tuviese éxito. Sin el factor sorpresa se corría el riesgo de sufrir grandes pérdidas en la flota operativa durante su largo viaje de regreso al Japón. Para asegurarla, los Estados Unidos no deberían estar prevenidos para una rotura inminente de las hostilidades.

Onishi estimaba que la «Operación Z» tenía, aproximadamente, el sesenta por ciento de probabilidades de éxito; otros jefes que participaron en el planeamiento no eran tan optimistas. Algunos, entre los que se incluían el almirante Fukudome, consideraban que la operación era francamente temeraria, y en la



El capitán de fragata Minoru Genda, el hombre en el que recayó la responsabilidad de realizar el plan de la «Operación Z»: el ataque a Pearl Harbour. Genda fue, después de la guerra, jefe de estado mayor de la fuerza aérea japonesa, miembro del parlamento japonés y un gran amigo de los Estados Unidos.
El contralmirante Chuichi Nagumo, comandante de la fuerza operativa que atacó Pearl Harbour.

opinión de este almirante se fundamentó la oposición que surgió por parte del estado mayor naval. Más tarde afirmó que si en vez de Onishi se le hubiera confiado a él el planeamiento de la «Operación Z», hubiera recomendado a Yamammoto desechar la idea. Pese a la falta de entusiasmo de Fukudome y a las dudas de Onishi, Yamamoto estaba convencido que era factible realizar una incursión aérea sobre Pearl Harbour con aviación embarcada en portaviones. Hacia finales de marzo el plan estaba en una fase avanzada y surgió la cuestión de quién debería mandar la fuerza operativa. Yamamoto hubiese querido



mandarla él mismo. Pero no era posible; como comandante en jefe de la Flota Combinada tenía otras muchas responsabilidades y habría que designar a alguno de sus subordinados. La elección recayó en el contralmirante Chuichi Nagumo, un viejo y duro marino sin imaginación que desconocía todo lo referente a aviones y portaviones, pero era el contralmirante más antiguo y estaba próximo a ascender. Las únicas aclaraciones que solicitó, respecto a conocimientos de carácter especial, se refirieron todas a cuestiones de navegación, y estaba aterrado al pensar que iba a mandar una inmensa flota que tendría que que petrolear durante la navegación, todo ello sin ser detectado y ateniéndose a un rígido programa. Como el éxito de la operación dependía en gran parte del factor sorpresa, comprendía Nagumo que si algo salía mal, el Japón estaría en trance de perder una gran parte de su Marina Imperial; por lo cual podría ser acusado. Por el momento, le animaba el pensamiento de que la improbabilidad de la operación evitaría que se llevase a efecto. La guerra con los Estados Unidos era incierta y el plan aún no había sido aprobado por el Alto Mando japonés.

La guerra se hace inevitable

Pese a las esperanzas de Nagumo, el Japón prosiguió en su inexorable marcha hacia la guerra con los Estados Unidos. Aprovechando la derrota de Francia por los alemanes, los japoneses iniciaron en 1940 su primer movimiento militar fuera de China. Alegando que las fuerzas de Chiang Kai-shek recibían importantes suministros procedentes de la Indochina francesa, insistían en que la frontera Norte de este país debía estar controlada por sus tropas. Las presiones alemanas sobre el gobierno de Vichy y las amenazas japonesas dirigidas contra el gobernador de la colonia dieron por resultado que éste accediera a la ocupación del Norte de Indochina. Una vez instaladas las tropas en esta región se obligó al gobernador a que aceptara un «protectorado» sobre la totalidad de la colonia, e inmediatamente los japoneses se dirigieron hacia el Sur para ocupar el resto del país. Con las bases navales y aéreas que ahora podían utilizar en Indochina, sus tropas estaban ya en condiciones para avanzar hacia el interior de Siam, y el gobierno de esta nación fue invitado a seguir el ejemplo de Indochina y aceptar la «protección» de Tokyo.

«Si fuese necesario», declaró el ministro de la guerra Hideki Tojo al anunciar ante el parlamento japonés la decisión de ocupar Indochina, «aceptamos la guerra contra la Gran Bretaña y los Estados Unidos». Sin embargo, estas palabras no se tomaron como una provocación porque era evidente que ninguna de estas dos naciones estaba preparada para ir a la guerra y recuperar Indochina en beneficio de la Francia de Vichy. Ningún país quería la guerra. Pero el avance de las poderosas fuerzas japonesas en esta crítica y estratégica región del sudeste asiático provocó gran alarma, y no menor furia, y antes de las cuarenta y ocho horas de la ocupación, los Estados Unidos, la Gran Bretaña y Holanda congelaron los capitales japoneses e impusieron el embargo al comercio con el Japón. Pocos días después el presidente Roosevelt interrumpió el tráfico mercante de petróleo, y Holanda siguió sus pasos prohibiendo los suministros desde los pozos petrolíferos de sus Indias Orientales. «Se ha declarado la guerra económica», dijo un periódico japonés haciendo ver la vulnerabilidad del país ante el embargo de petróleo. Frente a un bloqueo económico, el Japón se enfrentaba con una asfixia lenta pero segura, y a menos que se anulara el embargo de petróleo, la necesidad de

El presidente Roosevelt, cuya decisión de imponer el embargo de petróleo al Japón obligó a esta nación a tomar la resolución de apoderarse de los campos petrolíferos de las Indias Holandesas Orientales.

apoderase de los campos petrolíferos de las Indias Orientales Holandesas surgió como cuestión de vida o muerte para la Marina Imperial. Con unas reservas de combustible solamente suficientes para unos meses, la clave de la cuestión no residía en la duda de si se deberían conquistar las zonas petrolíferas, sino en el lapso de tiempo en que esto debería llevarse a cabo. Enfrentados con esta situación, los mandos navales dijeron sin rodeos al primer ministro que debería resolverse antes de octubre; en la paz o en la guerra, el Japón necesitaba petróleo.

Fuminaro Konoye, el primer ministro, era príncipe por herencia y un hombre con todos los exquisitos modales y finas cualidades personales que poseen los cultos nobles japoneses. Pero no era el hombre adecuado para conducir a su inquieto pueblo en esta coyuntura histórica. Sin embargo, fue su ímpetu el que llevó a la nación a una situación en la que, virtualmente, no tenía otra alternativa que la guerra, y estaba aterrorizado por las sombras que había levantado sobre su país. El embajador japonés en Washington, el tuerto almirante Nomura, luchaba desesperadamente con los problemas diplomáticos, que rebasaban su experiencia de marino, y tenía poco éxito con Cordell Hull. (Aunque estuviesen en juego importantes intereses británicos y holandeses, las negociaciones se desarrollaron como si se tratase de un asunto norteamericano). En los últimos meses se había endurecido la actitud de los Estados Unidos que insistían no sólo en la evacuación de Indochina por parte de las tropas japonesas, sino también en el abandono del territorio de China que habían ocupado. Pero una retirada general de esta magnitud no podría cumplirse sin destruir la moral del Ejército Imperial, según dijeron los generales a Konoye; la propuesta debía ser rechazada de plano y con firmeza. Norteamérica debía hacer alguna concesión. Pero Cordell Hull era igualmente inflexible. Creía que era tarde para ceder; el Japón podría tener la paz con honor pero sin imperio. Hull recordaba la humillación y el error británico en Munich y estaba resuleto a que los Estados Unidos no se embarcaran en una política de apaciguamiento con el

Izquierda: **El príncipe Fuminaro Konoye el primer ministro japonés en la época en que los Estados Unidos impuso sanciones económicas al Japón.** Abajo: **El secretario de estado norteamericano, Cordell Hull (izquierda) y el embajador de los Estados Unidos en Japón, Joseph Grew (derecha).**

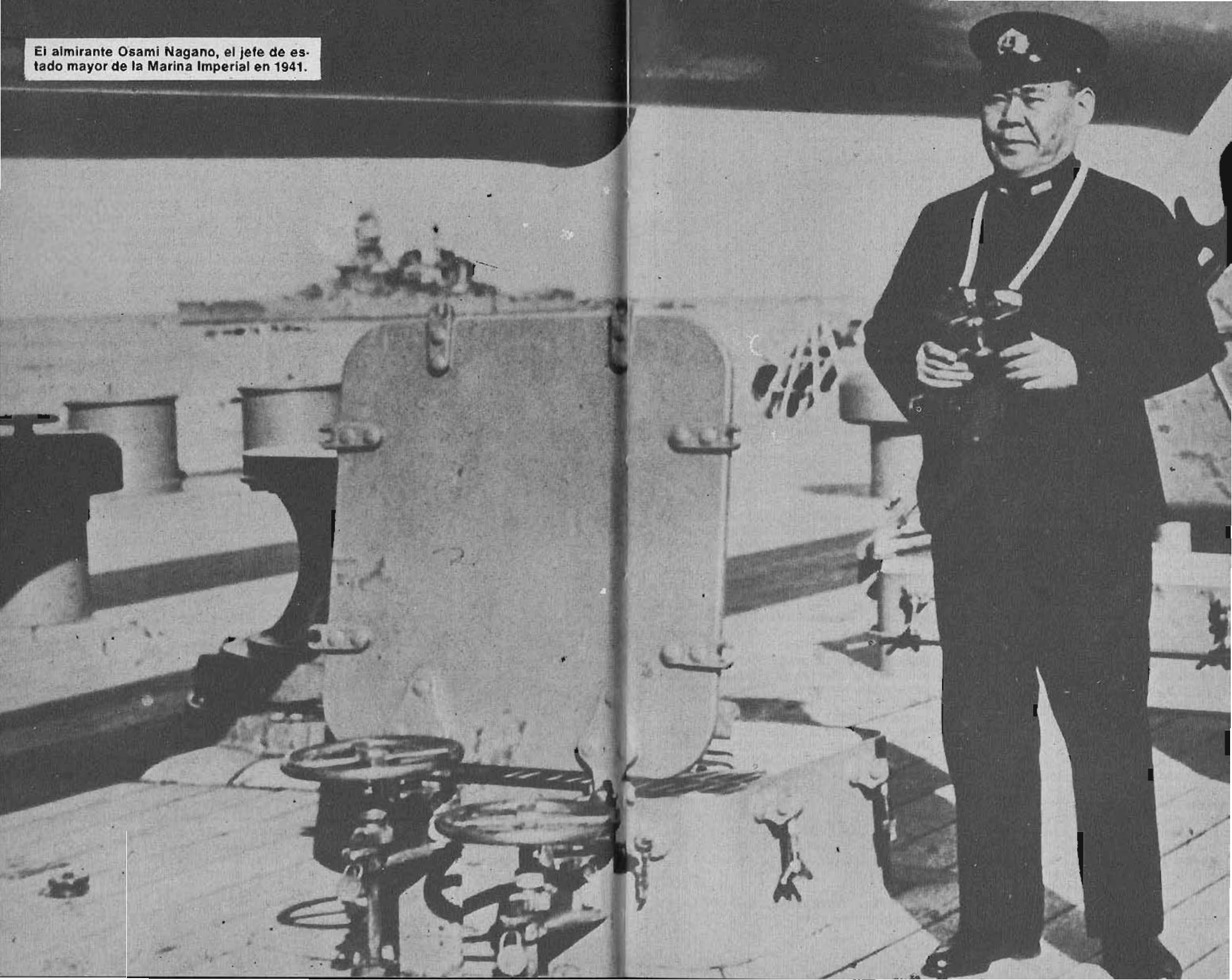
Japón. También estaba influido por la opinión, generalizada en Norteamérica, de que el potencial japonés se había desgastado en China. (Esta era una idea ilusoria, alimentada por los exagerados informes emanados del gobierno de Chiang Kai-shek respecto al grado de resistencia de los chinos y al número de las bajas japonesas. Pronto se vio que el Japón llegaba en 1941 a la cumbre de su potencial militar, y sólo un parte de éste estaba empeñado en China). Finalmente, cuando los expertos norteamericanos informaron que las sanciones económicas harían entrar en razón a los japoneses, Cordell Hull decidió permanecer firme; las fuerzas norteamericanas en el Oriente Lejano se estaban reforzando y él consideraba que el tiempo actuaba a favor de los Estados Unidos.

Con las negociaciones diplomáticas de Washington en punto muerto y el ultimátum de los jefes de la Marina colgando sobre él, como una espada de Damocles, Konoye intentó una aproximación hacia los Estados Unidos. A través del embajador norteamericano en Tokyo, Joseph Grew, sugirió una conferencia en la cumbre, en Hawai, entre él y el presidente Roosevelt. Cuando se anunció en el parlamente japonés la propuesta de reunión fue ruidosamente censurada por considerar que con ello saldrían perjudicadas las realaciones con el alidado del Eje, Alemania; sin embargo, la junta militar que puso objeciones a la reunión no la vetó ahora. No fue mejor recibida la propuesta en los Estados Unidos, y todas las esperanzas que pudiera albergar Konoye con esta confrontación de alto nivel se extinguieron cuando el gobierno norteamericano la rechazó. La respuesta estadounidense, del 3 de septiembre, estipulaba que antes de celebrarse tal reunión debería considerarse la posibilidad de llegar a algún acuerdo preliminar, sustancial, entre los dos gobiernos.

Presionado por el alto mando japonés, para que adoptara una decisión antes de octubre y afligido por la nota norteamericana, Konoye buscó el consejo de su emperador. El primer ministro vio que existían pocas esperanzas de persuadir a los militares en abandonar sus planes de extender las operaciones hacia el Sur del Pacífico, pero esperaba que Hirohito podría ordenarles que lo hiciesen. El 5 de septiembre, el día anterior a la anunciada conferencia imperial, Konoye tuvo una audiencia privada con el emperador. Cuando informó a Hirohito del giro que podrían tomar los acontecimientos éste quedó horrorizado. «¿Quiere usted decirme», preguntó incrédulo el emperador, «que ha tomado precedencia la preparación para la guerra ante las negociaciones diplomáticas»? Konoye admitió que así era y manifestó la esperanza de que su Majestad interviniera. Sin más preámbulos fueron citados ante la real presencia el general Sugiyama y el almirante Nagano, jefes del estado mayor del Ejército y de la Marina, para enfrentarse con un sagaz interrogatorio. ¿Cuánto tiempo se invertiría en finalizar una campaña victoriosa en al región del Sur?, preguntó el emperador. Se calcula en unos tres meses, contestó Sugiyama. Fríamente, el emperador replicó que él recordaba que Sugiyama le había asegurado que la guerra con China sería corta, y, sin embargo, la lucha era aún encarnizada después de cuatro años de hostilidades. «El jefe del estado mayor», escribió Konoye más tarde, «agachó la cabeza incapaz de contestar». En este momento el almirante Nagano vino en ayuda de su colega. La situación era crítica, le dijo al emperador; tanto él como Sugiyama eran partidarios de la negociación con Norteamérica, pero debería hacerse algo más y con rapidez. Si las negociaciones fracasaban era su deber cuidar que el Japón estuviese preparado para lo peor. «¿Quiere uested decir», preguntó el emperador que buscaba una verdad sin ambigüedades, «que el alto mando da, ahora como antes, precedencia a la diplomacia?». Sugiyama y Nagano aseguraron a Su Majestad que así era.

En la conferencia imperial del siguiente día Hirohito permaneció en silencio e impasible mientras Konoye expresaba el plan de política nacional que se proponía seguir su gabinete. Por tradición, la «emanación divina» del emperador le impedía tomar parte activa en los procedimientos, y se confió al barón Yoshimichi Hara, presidente del consejo privado, que hablara por Hirohito. «Tenemos la impresión», dijo en la conferencia, «que se han abandonado todas las esperanzas de paz y que se pone más empeño en la guerra que en la diplomacia para afrontar el futuro del Japón...». El ministro de la Marina Imperial, el viejo almirante Oikawa, reafirmó preci-

El general Tojo presenta formalmente al Emperador Hirohito el texto de un edicto imperial.



El almirante Osami Nagano, el jefe de estado mayor de la Marina Imperial en 1941.

pitadamente al barón Hara que la diplomacia aún tenía prioridad sobre la guerra. Sin embargo, Sugiyama y Nagano guardaron silencio. Hubo una pequeña pausa, y ante la extrañeza de todos los presentes el mismo emperador se dirigió a los miembros de la conferencia. «Lamentamos profundamente», dijo, «que el Alto Mando no haya sabido aclararnos la cuestión». Ojeando un pequeño pedazo de papel que sacó de su bolsillo, continuó. «Nuestro antecesor, Meiji Tenno, escribió una vez un poema del que vamos a leer una parte: «Ya que todos somos hermanos en el mundo, ¿por qué las olas y los vientos son tan desapacibles? Nosotros hemos leído este poema una y otra vez, y estamos determinados a hacer que la idea de paz de Meiji prevalezca en el mundo.» Su auditorio quedó visiblemente afectado —no tanto por las implicaciones de las plabras del emperador como por el hecho de que él consideraba la situación lo suficientemente seria para expresarlas personalmente— y el silencio se prolongó durante algunos minutos después que Hirohito se sentara nuevamente. Al fin el almirante Nagano empezó por asegurar al emperador que todos los miembros del alto mando permanecían leales al trono, que se sentían confusos ante el pensamiento de haber incurrido en el desagrado del emperador y reconocían la importancia de la diplomacia. El y los demás colegas del alto mando creían en el uso de las armas solamente como el último recurso, dijo Nagano. Después, la conferencia se aplazó «en una atmósfera de tensión sin precedentes».

A pesar de la desacostumbrada intervención del emperador, algunos prefirieron creer que éste había aceptado el «plan nacional»; aunque de mala gana. Al menos Hirohito no lo vetó formalmente. Si pudo hacerlo o no es cuestión de opiniones. El emperador actuó hasta el límite que le permitía su compleja y sutil autoridad sin menoscabar su postura de «Hijo del Cielo». Además, él ignoraba el proyectado ataque sobre Pearl Harbour pues Sugiyama y Nagano se lo ocultaron a pesar de su manifiesta lealtad al trono. A mediados de agosto los estados mayores del ejército preparaban los últimos planes detallados para una guerra en el Sur, y las fuerzas navales —que tenían ya asignada su participación en estas operaciones— se adiestraban en la misión de apoyar las operaciones de desembarco.

Los juegos de guerra naval anuales tenían lugar generalmente en noviembre y diciembre se realizaban con maquetas de buques en el Colegio de Estado Mayor Naval de Tokyo. Sin embargo, debido a la situación crítica por la que ahora se atravesaba, una orden —conjunta del jefe del estado mayor naval y del comandante en jefe de la Flota Combinada— los adelantó para mediados de septiembre. Tres almirantes, siete capitanes de navío y veinte capitanes de fragata, se reunieron en Tokyo y los juegos empezaron tres días antes de la entrevista de Nagano con el emperador. Nadie de ellos sabía que entre los juegos se incluía el plan de Yamamoto de atacar a Pearl Harbour por sorpresa, hasta que el 5 de septiembre presentó su «Plan Z». Después de los ensayos más convencionales, respecto a las operaciones de apoyo montadas en cooperación con el ejército, si Yamamoto esperaba una polémica, sus esperanzas se vieron cumplidas totalmente. En la discusión preliminar nadie sentía entusiasmo por el plan. Casi todos reconocían que era atrevido, pero algunos decían que podía ser factible. La principal preocupación era cuántos portaviones se podrían perder, y una tirada de dados (que era la forma en que los japoneses materializaban en sus juegos los inexplicables azares de la guerra) dio por resultado dos portaviones hundidos. Pocos, fuera del círculo de Yamamoto, y por supuesto ningún alto jefe, se mostraron partidarios de la aventura. No obstante, se aceptó tomar el plan como un juego de guerra y los concurrentes discutieron la aproximación a Oahu. Para ésto, el infatigable Genda concibió tres posibles derrotas: una por el Sur a través de las Marshall, otra central que pasaba al Sur de las Midway, y una tercera más al Norte; de las cuales la última era la que ofrecía menores probabilidades de que se tropezara con otros buques durante su recorrido. Como muchos de los buques japoneses disponían de autonomías relativamente pequeñas, debían ser aprovisionados de combustible durante la navegación hacia Hawai. Las tormentas del Pacífico Norte, dominantes durante las estaciones de otoño e invierno, podrían hacer difícil esta clase de maniobra, especialmente para los pequeños buques de escolta como los destructores, los cuales tendrían que petrolear dos veces. Por esta razón el almirante Nagumo expresó su preferencia por la derrota del Sur. «El tiempo estará contra nosotros», dijo. «Si usted opina eso», puntualizó Genda, «igual opinarán los almirantes norteamericanos». Ante esto Nagumo estuvo conforme en que el ejercicio debería basarse en la derrota del Norte y se adoptó la travesía entre las Aleutianas y las Midway.

Para el ejercicio propiamente dicho los participantes se dividieron en dos equipos, uno azul que representaba al Japón, y otro rojo a los Estados Unidos. En el primer ensayo se consideró que el ataque había sido un relativo fracaso. Actuando conforme a las reglas establecidas, el servicio de inteligencia japonés había previsto el comportamiento de los norteamericanos, pero el equipo rojo detectó a las fuerzas de Nagumo en la mañana del ataque y sus aviones fueron interceptados por los cazas de los Estados Unidos. El árbitro decretó que se derribaron la mitad de los aviones de Nagumo, dos portaviones resultaron hundidos y otros buques sufrieron averías graves a consecuencia de un contraataque inmediato. Tal resultado no templaría los nervios del aprensivo Nagumo. El segundo ensayo tuvo más éxito. Aproximándose directamente desde el Norte, de acuerdo con un cuidadoso itinerario que valió a la flota el ocultamiento, la fuerza de Nagumo no fue detectada y el ataque constituyó una sorpresa. En esta ocasión los árbitros dictaminaron que los norteamericanos sufrieron pérdidas muy grandes y que los japoneses habían sufrido escasos daños.

Este resultado no significó que disminuyese la oposición en la «Operación Z». Los almirantes continuaban convencidos de que la propuesta era muy arriesgada y que su puesta en práctica posiblemente forzase hasta el límite la actuación de los recursos navales del Japón. El estado mayor naval ya había elaborado un plan para utilizar a toda la flota en una invasión en el Sur y se oponía firmemente a la aventura de Yamamoto. El jefe del estado mayor, almirante Nagano, tenía muy grandes dudas —¿para qué aguijonear a los Estados Unidos?, argüía. Igual que Yamamoto, él vivió también algún tiempo en esta nación y tenía gran respeto a su flota del Pacífico y a su potencial industrial. «Concentrémonos en ocupar Java y en asegurar nuestros suministros de combustible», alegaba, «entonces, cuando la Flota Norteamericana del Pacífico penetre en nuestras aguas la aniquilaremos». Yamamoto compartía con Nagano el respeto hacia la flota estadounidense, por eso estaba convencido de que la única posibilidad de éxito del Japón residía en su destrucción inmediata. Si el Japón esperaba a que los norteamericanos reuniesen su potencial, existían muchas posibilidades de que aquellos destruyesen a la flota japonesa primero. El Japón disponía de portaviones suficientes para atacar a Pearl Harbour e invadir Java simultáneamente, razonaba Yamamoto. ¿Por qué no efectuar ambas operaciones antes de que atacase la flota del Pacífico? Si ésta recibiera un golpe de muerte en Pearl Harbour, la situación sería inmejorable para ocupar las Filipinas, Malaya y las Indias Orientales.

El estado mayor naval insistía en que el plan debía ser considerado como una jugada de azar. Su única posibilidad de éxito dependía del ataque a la Flota Norteamericana por sorpresa, y si ésta fallaba el ataque podría ser un desastre enorme. Pero la principal objeción era la opinión de que la «Operación Z» atentaba a lo establecido por tradición en la guerra naval. Los almirantes japoneses, igual que los norteamericanos, ingleses o alemanes, confiaban en la omnipotencia del acorazado. Su concepto de la guerra naval era el de enfrentamientos entre buques de este tipo; por esta razón la flota japonesa se había desarrollado alrededor de los diez acorazados de la preguerra, que la situaron en una relación de potencial de fuego de 3 a 5 con los Estados Unidos. Tan grande era la fe en el poder de tales leviatanes y en la invencibilidad de una escuadra constituida en torno a ellos que se estaban construyendo dos monstruos gigantescos, el *Yamato* y el *Musashi*, y se esperaba que entraran en servicio a primeros de 1942. Durante más de veinte años el objetivo secreto de la flota japonesa fue la aniquilación de la flota de los Estados Unidos, y muchísimas veces los medios y la zona para lograr este resultado se consideraron como una batalla de superficie entre acorazados en las proximidades de las islas Marshall. Los que confiaban en la doctrina del indestructible poder estratégico de los acorazados no creían en la eficacia de un ataque aéreo contra Hawai, y muchos de los que se oponían a la «Operación Z» lo hacían porque estaban honestamente convencidos de que era erróneo confiar en un arma relativamente nueva como

el avión, que solamente había proporcionado un éxito a los británicos en Tarento.

El reluctante Nagumo, designado como comandante jefe, adujo otra objeción. Creía que los portaviones japoneses deberían emplearse para apoyar la invasión de las regiones petrolíferas vitales. A este argumento añadió una advertencia profética diciendo que incluso los más grandes portaviones podrían ser inutilizados con unas pocas bombas. Nueve meses después serían recordadas en Midway. Empero, no todos estaban en contra del plan. El contralmirante Tamon Yamaguchi, uno de los almirantes del arma aérea, lo apoyaba con todo entusiasmo. ¿Si la Flota Norteamericana del Pacífico se conservaba intacta —decía— cómo podría el Japón lograr éxitos en el Sur? Otros oficiales más jóvenes alentados por la consumada osadía del plan, lo apoyaban con abierto entusiasmo y deseaban ampliar su objetivo. Querían que al ataque siguiera un desembarco para tomar Pearl Harbour y ocupar Oahu. Esto originó posteriores discusiones con el estado mayor naval que sostenía que todos los buques de transporte del Japón serían necesarios para efectuar las operaciones contra las Indias Orientales Holandesas y Malaya. Nadie olvidaba lo que significaba el doble riesgo de la operación. En este aspecto Yamamoto coincidía con el estado mayor naval. Dado que sería imposible disponer de buques de desembarco hasta que finalizaran las operaciones del Sur, lo que requería probablemente un mes, era una locura intentar un desembarco en Oahu. Para entonces los norteamericanos habrían tenido tiempo para recuperarse del ataque aéreo sobre Pearl Harbour, y la pequeña velocidad de un convoy anfibio haría que los desembarcos iniciales fuesen extremadamente vulnerables a los ataques aéreos y navales. Además, suponiendo que los desembarcos tuviesen éxito, el sostenimiento de una fuerza en Oahu presentaría un insuperable problema de aprovisionamientos.

Durante el mes de septiembre, mandos del estado mayor naval y del cuartel general de la Flota Combinada de Yamamoto, se vieron implicados en una serie de discusiones sin fin sobre la totalidad de las cuestiones operativas de la guerra que se avecinaba. La «Operación Z» fue arrinconada como algo en lo que nadie estaba de acuerdo. Incluso el almirante Onishi la había reconsiderado después de los juegos de guerra realizados, y él junto con el poco entusiasta Nagumo aconsejaron encarecidamente a Yamamoto rechazar la idea. Yamamoto, descrito en un resumen biográfico de los archivos del servicio de inteligencia norteamericano como «excepcionalmente capaz, fuerte... y un habitual ganador en el póker», «rechazó el consejo de sus colegas» con apasionada vehemencia. Por absurda que pudiese parecer al «Operación Z», era tal la fanática confianza de Yamamoto en la validez de sus argumentos que estaba dispuesto a poner en juego su reputación y su carrera para llevarla a efecto si se llegase a una guerra con los Estados Unidos. Otra cuestión es saber si su confianza habría sido tan grande en caso que hubiese sabido la eficacia del servicio de contrainteligencia norteamericano.

En septiembre se publicaron los estudios de estado mayor referentes a los juegos de la guerra en los que aparecía la posibilidad de hundimiento de dos portaviones, y la controversia sobre las excelencias de un ataque aéreo contra Pearl Harbour, se extendió entre los mandos que prestaban sus servicios en la Flota Combinada. El 11 de octubre, para terminar con los rumores y las disputas, Yamamoto citó a los mandos más antiguos en su buque insignia. Después de una amistosa comida les invitó a que expresaran libremente sus objeciones a la «Operación Z». Alentados con esta heterodoxa actitud, los que se mostraban disconformes con su plan expresaron sus dudas al respecto. Gran parte de la Marina Imperial se vería implicada en una operación peligrosa; si fracasaba la guerra podría perderse antes de empezar. La Unión Soviética debía ser vigilada. Como la situación política había empeorado en los dos últimos meses, era de esperar que los norteamericanos se estuviesen preparando para hacer frente a un ataque por sorpresa. Y si oían rumores sobre la posibilidad de efectuar la «Operación Z», los japoneses podían caer en una trampa. Para aquella época del año sería imposible realizar el petroleo en alta mar. Así continuaron expresándose argumentos hasta

El contralmirante Tamon Yamaguchi, uno de los miembros del estado mayor de Yamamoto y que por su mentalidad aérea fue un entusiasta del plan de ataque a Pearl Harbour.

Si los diplomáticos fracasaban... la Marina Imperial tendría que llevar a cabo un ataque contra Pearl Harbour.

que Yamamoto dio por terminada la conferencia. Poco a poco, burlonamente, pero con inequívoca determinación, el comandante en jefe anunció que había escuchado con gran interés. Alguna de las cuestiones surgidas eran importantes; se tomaría nota de ellas. Pero tras estudiar la situación estratégica durante un largo tiempo, había llegado a la conclusión de que la «Operación Z» era esencial para la gran estrategia del Japón. Por consiguiente, quería dejar claro que mientras él, Yamamoto, fuese el comandante en jefe de la Flota Combinada, tendría lugar la operación contra Pearl Harbour.

Después de esto no podían hacer más argumentaciones; al menos en la flota.

Los mandos más antiguos destinados a las órdenes de Yamamoto sabían ahora que si los diplomáticos no acertaban a llegar a un entendimiento con los Estados Unidos, y Yamamoto continuaba en su cargo, la Marina Imperial estaba abocada a efectuar un ataque contra Pearl Harbour. Pero el estado mayor naval era aún opuesto a la «Operación Z», y cuando a finales de octubre remitió a Yamamoto cinco detalladas objeciones a su plan, parecía que no se conseguiría su aprobación. Sin embargo, por algo era Yamamoto un buen jugador de póker; envió a Tokyo un emisario, el capitán de navío Kameto Kuroshima, con una carta y la orden terminante de no regresar sin haber obtenido la aprobación de la «Operación Z». En la carta, escribió Yamamoto: «La presencia de la flota de los Estados Unidos en Hawai es un puñal en nuestras gargantas. Si se declara la guerra nuestras operaciones en el Sur se verán expuestas en todas partes a serias amenazas sobre sus flancos.»

«La operación en Hawai es absolutamente indispensable. Si no se realiza, el almirante Yamamoto no confía en poder asumir la responsabilidad que se le ha asignado. Las numerosas dificultades de esta operación no la hacen imposible. Las condiciones meteorológicas son un gran impedimento, pero como hay siete días al mes que es posible efectuar el petroleo en el mar, la probabilidad de éxito no es pequeña en modo alguno. Si la fortuna nos favorece tendremos asegurado el éxito.»

«Si por casualidad la operación de Hawai terminara en un fracaso, solamente significaría que la fortuna no estaba de nuestra parte. Ello implicaría también la detención definitiva de las operaciones...», «si este plan falla significará la derrota en la guerra». Cuando Kuroshima presentó la carta al capitán de navío Tomioka, jefe de la sección de operaciones, éste quedó profundamente impresionado. Yamamoto nunca se habría expresado en términos tan tajantes si no confiana plenamente en el éxito. Pero Tomioka no era hombre que se amilanara y se reiteraron las cinco objeciones hechas a la «Operación Z»: el éxito depende solamente de la sorpresa. Era una operación en gran escala en la que se precisarían sesenta buques. Los buques deberían hacerse a la mar un mes antes del comienzao de las hostilidades y existían probabilidades de atraer la atención. Se creía que las redes de inteligencia de Gran Bretaña, los Estados Unidos y Rusia habían sido ampliadas. El estado mayor naval dudaba de que se pudiera mantener la sorpresa.

El estado mayor naval no estaba de acuerdo en que los norteamericanos atacaran directamente al Japón al comienzo de la guerra. Estimaba que establecerían primero bases avanzadas en las Marsall y que entonces intentarían una estrategia de conquistar isla por isla. Esto significaba que la operación de las Hawai no era tan vital como para ser realizada sin tener en cuenta el riesgo. Si no se llevara a cabo, los japoneses dispondrían de tiempo para concentrar toda su potencia en una batalla decisiva para lo cual —los japoneses— se habían adiestrado largamente. Sería más acertado buscar la batalla en aguas más conocidas.

Casi todos los buques participantes en la operación de las Hawai habrían de efectuar petroleo en el mar; los destructores dos veces al menos. Las estadísticas demostraban que solamente durante siete días al mes existían buenas condiciones para llevar a cabo la maniobra de transvasar petróleo en el Pacífico Norte. Si esto fracasaba, la operación de Hawai fracasaría también y todos los buques implicados se habrían desaprovechado para otras operaciones ya planeadas. Todas las cosas estaban relacionadas entre sí. Si el petroleo en la mar encontrara dificultades se usaría la radio y no existiría ya el secreto.

La sección de inteligencia del estado mayor naval averiguó que las patrullas aéreas que diariamente efectuaban los norteamericanos se habían extendido hasta 600 millas de Oahu. Esto significaba que la fuerza operativa sería probablemente detectada por los aviones estadounidenses. Dado que los portaviones deberían navegar hasta llegar dentro de las 200 millas de Pearl Harbour existía el riesgo de un contraataque antes de efectuar la incursión.

La más ligera sospecha de que el plan estaba en estudio haría naufragar de una vez las negociaciones que en aquellos momentos se estaban llevado a cabo entre los Estados Unidos y el Japón.

Kuroshima refutó las objeciones empleando los mejores argumentos de Yamamoto, pero dándose cuenta que no se llegaría a ninguna solución solicitó hablar con él por teléfono. Al regresar de su conversación telefónica dijo: «el comandante en jefe insiste en saber si el plan es aceptado o no». Al no dársele una contestación concreta Kuroshima insistió brevemente: «Se me ha ordenado comunicar que si el plan del almirante Yamamoto no se adopta él no puede continuar durante más tiempo como comandante en jefe de la Flota Combinada; renunciará a su mando, y con él todo su estado mayor.» Esta era una tremenda amenaza con la que el agitado Tomoika se sentía incapaz de enfrentarse, y se dijo a Kuroshima que esperara mientras el asunto se elevaba a la superioridad. Fue un momento emocionante; la cuestión se iba a resolver. Yamamoto había puesto su carrera en la balanza y solamente el jefe del estado mayor podía dar la respuesta. Kuroshima esperaba presa de una gran tensión fuera del despacho de Nagano mientras se tomaba la decisión. Entonces salió Nagano y pasando su brazo sobre los hombros de Kuroshima dijo: «Aprobaré el plan.» Era una capitulación aceptada de mala gana, pero Yamamoto había vencido; Nagano no podía concebir que Japón entrase en guerra sin Yamamoto al mando de la Flota Combinada.

Esto ocurría el 3 de Noviembre de 1941; el ataque se realizaría al cabo de treinta y cinco días.

Espionaje en Ohau

El interés del Japón por Oahu tuvo su origen en la anexión de las islas Hawai por los Estados Unidos en 1898. Durante algún tiempo Hawai tuvo escaso valor militar. Pero con el acercamiento de los norteamericanos a 3.000 millas del Japón, los nipones siguieron con atención todas las actividades militares en la región, y cuando Pearl Harbour se convirtió en base naval su interés se acrecentó. En 1932, año en que el presidente Hoover decidió mantener en aguas de las Hawai la mayor parte de la flota de los Estados Unidos, a causa de los acontecimientos de Manchuria, ya se había establecido en Hawai una tenue red de espías. Como en la población hawaiana existían gran número de inmigrantes japoneses, que habían acudido a las islas en busca legítima de trabajo, la tarea de organizar clandestinamente el reclutamiento de agentes secretos presentó pocas dificultades. Sin embargo, las autoridades norteamericanas sabían lo que estaba sucediendo y desde 1903 disponían de listas con los nombres de muchos residentes japoneses considerados como sospechosos.

Las comunicaciones radiotelegráficas de las flotas norteamericanas del Pacífico y del Atlántico, captadas por estaciones de radio que los japoneses mantenían ocultas, y la información que suministraban los submarinos que observaban, navegando a cota periscópica, a la flota del Pacífico en sus zonas de adiestramiento, proporcionaron a los servicios de inteligencia japoneses un cuadro de las actividades de los Estados Unidos en la región de las Hawai. También se logró información de los agregados navales en Washington, de los pasajeros y tripulaciones de los buques que tocaban en Honolulú, de los representantes de firmas comerciales asentadas en las islas, y de los informes de los consulados japoneses. En estos se leían con detenimiento los periódicos y se escuchaban las emisiones locales de radio, recopilando con diligencia los datos informativos de interés para enviarlos a Tokyo. Nada de esto era desacostumbrado o inaceptable. La mayor parte de los consulados y embajadas están implicados de alguna forma en actividades accesorias de información y envían a su país informes de lo que pueden captar. Los consulados norteamericanos en el Japón y en el Asia Oriental hacían exactamente lo mismo que los japoneses en Honolulú y en la costa occidental de los Estados Unidos. Realmente la información recibida de los cónsules norteamericanos de Saigón, Hainan, Cantón y Tsingtao era de considerable valor para observar que el Japón iba a una guerra con el Oeste.

Este espionaje «legal» facilitaba algunas veces información vital; un excelente ejemplo de esto es el informe recibido en Tokyo, en 1940, con motivo de abandonar la flota norteamericana su fondeadero de Lahaisin en la isla de Maui. Esta valiosa información estratégica fue revelada por un agente consular japonés, un sacerdote budista, que durante un período de tres semanas observó que los buques no regresaban a sus fondeaderos habituales. Para obtener esta información no tuvo necesidad de implicarse en ninguna actividad sospechosa, todo lo que tenía que hacer era observar. Pero rara era la vez que se lograba una noticia tan valiosa de forma tan simple, y como la función normal de los cónsules y agentes consulares no es el espionaje, se tenía mucho cuidado en arriesgarse a relacionarlos con alguna actividad ilegal. Aunque en cualquier país, el espionaje, en el sentido literal de la palabra, siempre se considera ilícito. Una red de espionaje puede estar en contacto con el servicio de inteligencia ya que se necesita una vía mediante la que los agentes ilegales puedan transmitir la información que consiguen. Pero a menudo no hay establecidos esta clase de contactos, y con mayor frecuencia los representantes oficiales, que emplean los medios oficiales de información, desconocen la existencia de cualquier red oculta. También es sabido que cuando hay más de una red de espionaje cada una actúa con independencia e ignora la existencia de las otras.

En 1941 trabajaban bastantes agentes secretos japoneses tanto en Pearl Harbour, como en sus alrededores. Pero la red de espionaje del Japón no era tan eficiente ni tan extensa como eran dados en creer gran parte de los norteamericanos. En la investigación que siguió al ataque a Pearl Harbour solamente se comprobó que unos doce individuos, que se enviaron a Hawai bajo falsas apariencias y nombres supuestos, habían participado activamente en el espionaje. La mayor parte de ellos eran espías de inferior categoría. Uno, que se hacía pasar por tendero, había sido visto hablando en tono autoritario a jefes de los buques de guerra japoneses que hacían visitas de cortesía en Honolulú; y por su modo de comportarse pronto se supo que era algo más que un simple comerciante. Otro, era el propietario del café Venecia, un vulgar paraje nocturno popular entre los marinos norteamericanos a causa de sus «chicas». Cuando su local fue registrado, después del ataque a Pearl Harbour, las paredes de su oficina particular se encontraron cubiertas de fotografías de oficiales japoneses vestidos de uniforme y con dedicatorias. Entre aquellas había una del mismo propietario del café vestido de uniforme de la Marina Imperial. Otro de los agentes trabajaba como químico en una fábrica de cerveza en Honolulú le gustaba la bebida. Bajo los efectos del alcohol se jactaría muchas veces de que no era lo que aparentaba sino un oficial de la marina japonesa que cumplía una misión secreta.

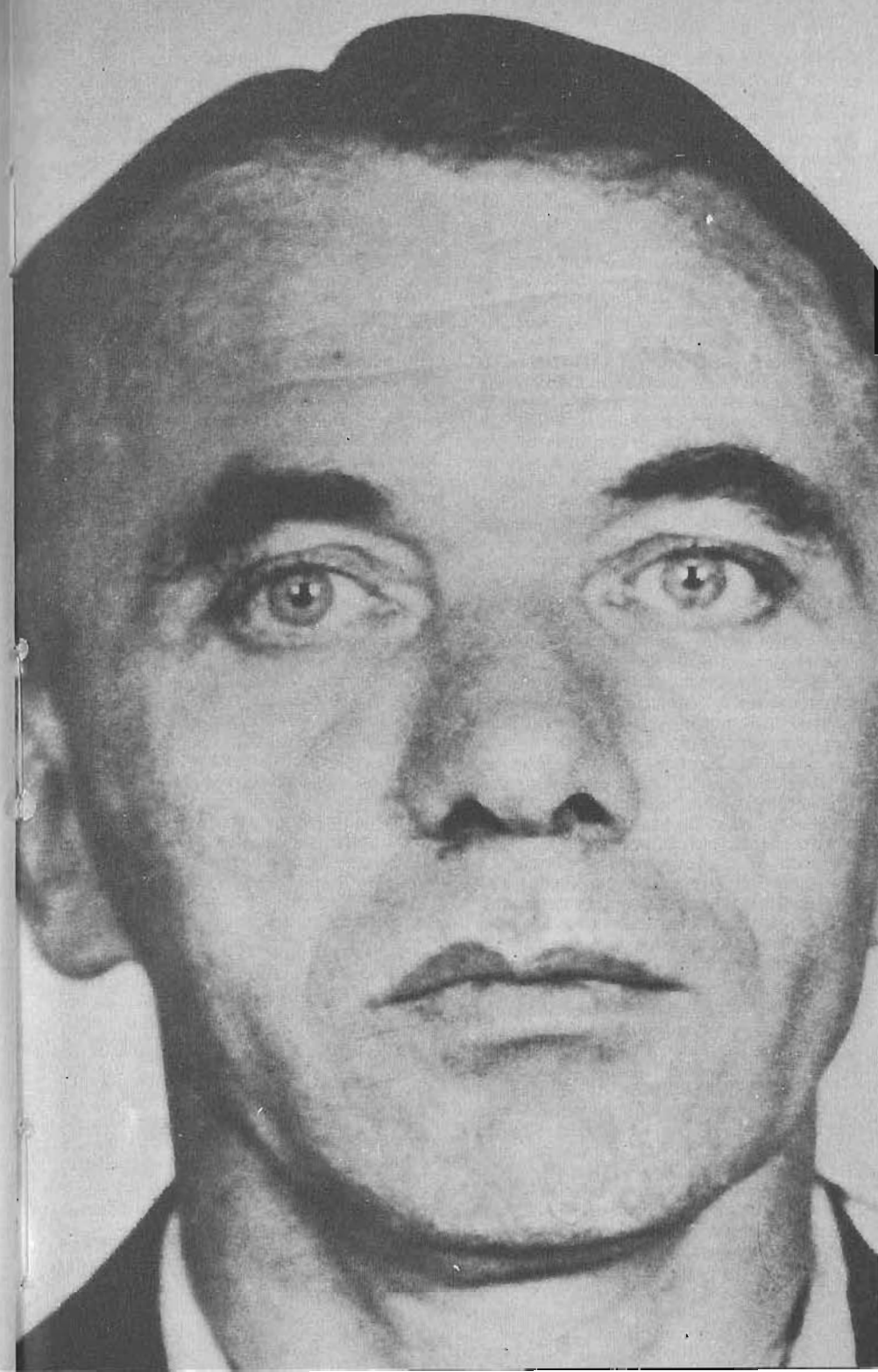
Actuando por sí mismos y con fondos para compar secretos, si era necesario, se supuso que tales agentes conseguían la información que no era asequible al sistema de espionaje «legal». Pero como en Hawai había pocos secretos cuyo descubrimiento precisase los esfuerzos de espías adiestrados, su contribución a la inteligencia japonesa fue muy escasa. Lo que ocurría en Pearl Harbour podía verse sencillamente desde los Altos de Aiea, o desde uno de los aviones privados que se alquilaban en el cercano aerodromo John Rodgers. Ademáa, por cortesía de la Marina de los Estados Unidos, era normalmente asequible a todo el mundo efectuar visitas al puerto, e incluso se permitió a un viejo japonés instalar un puesto de venta de chucherías en la puerta del arsenal. Era posible prolongar y gozar de una bonita vista del puerto interior por el precio de una gaseosa. Así es que puede suponerse sin temor a equivocarse que el material con que Yamamoto había compilado su archivo sobre Pearl Harbour se logró más con los informes que se lograban mediante la observación directa y la información pública que con los datos facilitados por los agentes secretos de la Inteligencia Naval. Un ingenioso estudio estadístico de las observaciones ha revelado que de los movimientos de los buques norteamericanos se podía deducir un plan, y un estudio similar demostró que las patrullas aéreas norteamericanas también podían predecirse de igual forma; en cualquier momento nunca hubo más de tres cubriendo un cuadrante que se extendía a un máximo de 800 millas al Norte y Sur de Oahu.

Fuera de esta zona existía un sector sin vigilancia por el que sería posible a los aviones japoneses aproximarse a Oahu sin ser interceptados.

Además del sistema «legal» y de la red de espías, existía otro agente secreto en Honolulú que es digno de mención. Fue Otto Kuhn que no era japonés, sino un alemán que reclutó Tokyo en 1936. Kuhn pretendía haber sido un oficial de la marina de Kaiser durante la Primera Guerra Mundial. Esto pudo ser cierto, pero realmente era poco más que un vago que buscaba una forma fácil y lucrativa de vivir y estaba dispuesto a aceptar el riesgo de ir a Hawai para vivir más o menos ociosamente a expensas de los japoneses. Logró convencer de su utilidad a la organización de la Inteligencia nipona, y los fondos se le facilitaba a través de un banco alemán en Berlín. Con este dinero podía adoptar la postura de un perfecto caballero retirado, y con su esposa Elfriede, que había recibido en Alemania una instrucción superficial como espía, junto con un hijo y una hija, habitaba en una confortable vivienda en las cercanías de Honolulú. Durante los tres primeros años Kuhn y Elfriede intentaron por separado efectuar algunos negocios pero no tuvieron suerte y solamente los fondos que los japoneses pusieron a su disposición les permitieron continuar viviendo confortable y elegantemente. Hasta entonces él no había hecho ningún trabajo a sus benefactores; había sido enviado a Honolulú para esperar una «emergencia».

En el otoño de 1939, Otto Kuhn recibió la visita del capitán de navío Ogawa, y quedó confirmado su papel de espía «en reserva». Kanji Ogawa era el «jefe de los espías» de la 5.ª Sección del Tercer Departamento (la oficina de Inteligencia Naval de los japoneses especializada en asuntos referentes a Norteamérica), que efectuaba un viaje de inspección para comprobar la eficacia y estado de alerta de su organización. Ogawa, que tenía poco más de cuarenta años, era uno de los pocos oficiales de la Marina Imperial que había dedicado toda su carrera a los servicios de inteligencia. Hombre capaz y de recursos, había previsto la necesidad de disponer de una adecuada información sobre Pearl Harbour. Parece que Kuhn causó buena impresión a Ogawa y éste abandonó Hawai confiando en que el alemán le haría un buen papel cuando entrase en «actividad». No quedó Ogawa tan satisfecho con lo que observó en el responsable de la información «oficial» en Honolulú. Gunji Kiichi, el cónsul general, era un viejo diplomático que sentía repugnancia por los espías y el espionaje; como ya había demostrado la pobreza de los informes sobre materias de interés que había enviado al servicio de inteligencia japonés. Kiichi delegó el acopio de información en su vicecónsul, Otagairo Okuda, alegando que era una cuestión de importancia secundaria. Okuda asumió la responsabilidad con interés pero estaba demasiado preocupado por las tareas rutinarias para dedicarle el tiempo que Ogawa consideraba necesario. En las oficinas del consulado había un oficial profesional del servicio de inteligencia, pero como su tarea específica era la de vigilar a los refugiados coreanos en Hawai, el trabajo de inteligencia lo realizaba uno de los secretarios del consulado.

Consideró Ogawa que para mejorar el sistema debería relevarse de su cargo a Kiichi, y en octubre de 1940 el viejo cónsul general fue llamado a Tokyo. Al no designar la persona que lo debía suceder, el vicecónsul Okuda asumió las funciones de cónsul general y tan pronto se sintió libre de la influencia inhibitoria de Kiichi se ampliaron las actividades del espionaje ilegal del consulado. Se impulsó la vigilancia de Pearl Harbour y se reclutaron dos americano-japoneses para observar de cerca las actividades de la flota del Pacífico. Uno era un hombre joven llamado Richard Kotoshirodo apodado «Masayuki», que ya estaba empleado en el consulado. Cada semana debía recorrer los parajes elevados que rodeaban a Pearl Harbour para ver qué buques había en puerto y cuáles eran. El otro hombre enrolado era un mísero taxista, de mediana edad, llamado Yoshie Mikami. Conocido entre sus compañeros de oficio por «Johnny el Japonés», este hombre no había recibido una buena educación. Pero cualquier que ésta fuese, tenía un profundo conocimiento de las cuestiones navales, y como muchos de sus viajeros eran marinos norteamericanos que recogía en la puerta principal del arsenal, sus conocimientos le eran de gran valor. Conduciéndolos a los lugares de su diversión en la parte baja de la ciudad, podía sonsacarles asiduamente información sobre



Bernhard Julius Otto Kuhn, el «agente de reserva» del Japón en Pearl Harbour.

cuestiones que variaban desde el espesor de la coraza de sus buques hasta el calibre de los cañones. Estos datos técnicos eran transmitidos al consulado general y se incluían en el creciente número de informes que Okuda rendía ahora a Tokyo.

Tal era la situación del espionaje japonés en Hawai cuando Yamamoto decidió que debía saber más sobre la flota norteamericana basada en Pearl Harbour y de los sistemas defensivos de Oahu. El 5 de febrero fue citado Ogawa a bordo del buque insignia *Nagato*, donde se le explicó la «Operación Z» en líneas generales. Impresionado por la importancia del proyecto, Ogawa vio claramente que debía incrementarse el espionaje secreto en Hawai. ¿Pero, cómo? Con el tiempo que disponía no podía esperar que tal incremento se lograra aumentando el número de agentes. Por otra parte, cualquier cambio radical en el personal de las oficinas del cónsul general de Honolulú, tanto en el número de personas como en estas mismas, podría llamar la atención e inducir a los norteamericanos a fotalecer sus medidas de seguridad. Una solución obvia era «poner en activo a Kuhn». Pero el alemán se encontraba en dificultades económicas y había acudido recientemente al consulado con la esperanza de que Okuda le diese más dinero y sugirió que él podía «emerger» para reforzar la inteligencia secreta de los japoneses en Hawai. Okuda que hasta entonces desconocía la «dormida» misión de Kuhn, solicitó la confirmación de Ogawa respecto al papel de aquél y expresó su opinión de que el alemán no era digno de confianza. Dadas las circunstancias, Ogawa llegó a la conclusión de que Kuhn no era el hombre adecuado para desempeñar el papel que tenía en su mente.

Se decidió que debía ser enviado desde Tokyo un oficial del servicio de inteligencia especializado en el reconocimiento de buques de guerra y que hablara inglés. El hombre en cuestión llamado Takeo Yoshikawa, de veintiocho años de edad era hijo de un policía y se había retirado del servicio de la Marina Imperial en 1936; aparentemente porque padecía tuberculosis (Después de la guerra, Ogawa dijo que esta era una forma acostumbrada para el reclutamiento de diplomáticos «especialistas». Por razones de disciplina o salud fueron «retirados» muchos oficiales navales seleccionados. Después de un periódo de ociosidad, concedido para fomentar la receptividad mental, se les destinaba al ministerio de asuntos exteriores japonés y eran enviados donde su preparación naval les hacía idóneos para efectuar misiones de inteligencia). Siendo ya civil, había trabajado en el cuartel general de la Inteligencia Naval y, mientras se dedicaba a señalar los movimientos de la Marina Real Británica en aguas de Asia, leía todo lo humánamente posible sobre buques de guerra en publicaciones tales como el «Jané's Fighting Ships»* y el «U. S. Naval Institute Proceedings»**. En 1940, después de haber pasado con éxito un examen de inglés, Yoshikawa pasó a formar parte del cuerpo diplomático japonés oficialmente. Con esta apariencia y con su habilidad en el reconocimiento de buques fue elegido por Ogawa para cumplir su cometido en Hawai.

Al mismo tiempo que Ogawa decidía enviar a Yoshikawa a Honolulú, pidió al ministro de asuntos exteriores el nombramiento de un cónsul general que cubriera la vacante producida por el retiro de Kiichi. Qudó establecido que cualquiera que fuese el elegido debería ser un hombre bajo cuya simpática vigilancia el consulado en Honolulú pudiese convertirse en el centro del espionaje en Hawai. Después de algunas deliberaciones, el ministro decidió que Nagao Kita, cónsul general en Cantón, era el más adecuado para el puesto.

Nacido en 1890, Kita era un diplomático de carrera que había prestado la mayor parte de su tiempo en destinos por los que la Inteligencia Naval había demostrado un interés especial: Amoy Shangai, Cantón. Era un viudo a quién le gustaban las mujeres y el «sake»***, pero no era un hombre con quien se podía gastar bromas, como puede deducirse por el hecho de ser apodado con el sobrenombre de «el jefe» durante su estancia en Shangai como cónsul general. Se hizo cargo del consulado japonés en Honolulú el 14 de mayo de 1941, y doce días después llegó Yoshikawa a bordo del *Nitta Maru*, alojado en camarote de primera clase, bajo las apariencias de ser el «vicecónsul Tadashi Morimura», y como era evidente que se había gastado en el pasaje una cantidad diez veces mayor que el sueldo de un vicecónsul real, este hecho provocó muchos comentarios entre los demás componentes de la oficina del consulado general en Honolulú. Además, como en la lista del servicio exterior de deplomáticos y cónsules no aparecíía el nombre de «Tadashi Morimura», y Kita y Okuda eludían las preguntas sobre la cuestión de su nuevo colega, la aureola de misterio aumentó.

Yoshikawa, o Morimura como se llamaba ahora, fue recibido por Okuda que lo llevó directamente a la oficina de Kita. Allí, a puerta cerrada los tres hombres discutieron las órdenes recibidas. En resumen, las de Morimura eran comportarse como un diplomático y rendir informes semanales a Kita sobre el estado de alerta diario de la flota norteamericana en la base; Okuda continuaría recogiendo información de otras fuentes legales, y Kita recogería todos los informes y los enviaría a Tokyo. Aquella noche, en el restaurante «Suncho-ro», situado en las alturas que dominan Pearl Harbour, los tres hombres brindaron por el éxito de su misión.

Por su aspecto y porte, Yoshikawa no tenía parecido alguno con la idea que se tiene sobre un jefe de espías. Además, le faltaba experiencia, aunque esto podía ser considerado como una ventaja ya que su nombre no apareció nunca en ninguna lista de agregados que incitase la curiosidad de las agencias de inteligencia norteamericanas. En el consulado solamente Kita y Okuda sabían lo que estaba haciendo, y para los demás miembros era un insolente, borrachín indolente, pero con la suerte de que el cónsul general hacía gala con él de una tolerancia desacostumbrada.

Desde el momento en que tomó posesión de su destino nominal (oficialmente fue inscrito en el departamento de estado de los Estados Unidos como canciller del consulado), su trabajo le sirvió de distracción. En pocas semanas Yoshikawa había hecho muchas amistades, era bien conocido en todos los restaurantes de moda y clubs nocturnos, practicaba esgrima en el club Dai Nippon y jugaba al golf entre los breves momentos que estaba en la oficina. Se retiraba a altas horas de la noche, bebía mucho y flirteaba con las chicas de los salones de té, a muchas de las cuales paseaba alrededor de Pearl Harbour en una lancha de fondo de cristal. El restaurante «Shuncho-ro» era uno de los lugares que más frecuentaba, y allí, en ocasión de parecer estar bajo los efectos de excesivo «sake», la dirección lo ponía discretamente en la cama de una habitación que dominaba el puertó e Hickam Field. Pocos de los que entonces conocieron al vicecónsul pensarían que era un hombre inteligente; la mayoría veía en él un amistoso bufón.

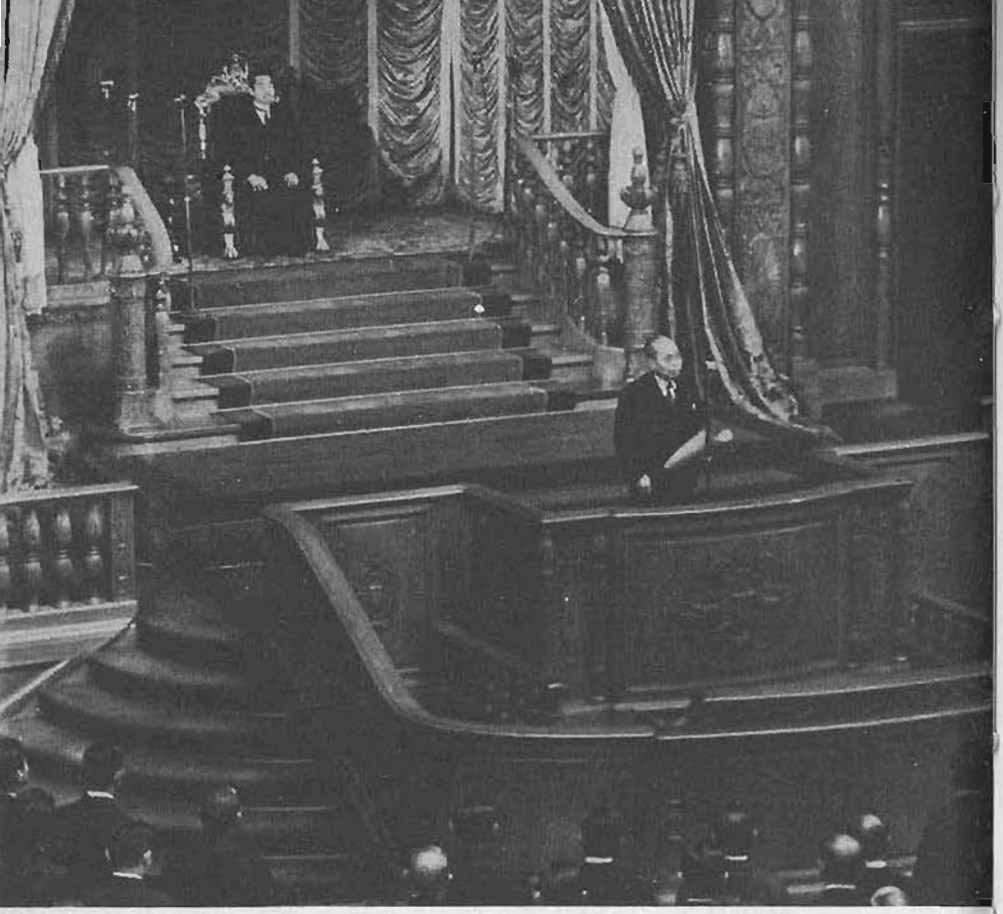
Yoshikawa desempeñaba bien su papel, porque no era ni el simple ni el sibarita que pretendía ser. El papel de «playboy» que astútamente escogió le servía para encubrir sus actividades de espionaje ante la constante amenaza de la contrainteligencia norteamericana. Cada cosa que hacía servía para fines de la misión que él cumplía fatalísticamente con la estoica sumisión de quien está simplemente cumpliendo con su deber. De su propia experiencia, todo lo que conocía sobre Honolulú cuando llegó por primera vez era que en la fonda Miramar servían una excelente sopa de pescado. En quince días se familiarizó con Oahu y en unos meses supo más sobre las defensas de Pearl Harbour de lo que supieron muchos norteamericanos que estuvieron destinados allí durante años.

Para los taxistas de Honolulú, Yoshikawa era una fortuna. No sabía conducir y Kita le advirtió que si viajaba siempre en el mismo coche podía llamar la atención. Por esta razón decidió no confiar solamente en Mikami para llevarle en sus excursiones. Empleaba gran parte de su tiempo vagabundeando alrededor de Oahu, a menudo sin propósito aparente alguno, en autobús y taxis, o paseando si existía alguna vista especial que quería observar. Y eran las vistas de Pearl Harbour y de los aerodromos lo que más le interesaba. Desde varios puntos de observación escogidos, podía contemplar el puerto, comprobando el tiempo que tardaba la flota en salir de él, y cómo maniobraban los buques, pero nunca empleaba más de unos minutos en cada observación. Su fin era evitar que le descubriesen y aunque normalmente llevaba una cámara fotográfica en sus expediciones, lo hacía como un verdadero turista. No tomaba notas ni apuntes; lo que veía en sus vagabundeos lo confiaba a la memoria y lo escribía después para informar a Kita, durante la noche, cuando los demás miembros del consulado estaban en la cama.

* Publicación inglesa anual en la que se describen todos los buques de guerra del mundo.

** Revista mensual publicada por el Colegio de Guerra Naval de los EE. UU.

*** Bebida japonesa extraída del arroz.



El emperador Hirohito presidiendo la Dieta Japonesa.

El hecho de que Yoshikawa fuese capaz de pasar desapercibido es un tributo a su determinación y premeditación tanto como a sus facultades de actor. Existían muchas agencias norteamericanas de contrainteligencia en Hawai y el consulado general japonés estaba sometido a estrecha vigilancia. Pero ni una sola vez se sospechó que Yoshikawa fuese una persona distinta de la que aparentaba ser; un oscuro y joven funcionario que lo estaba pasando bien en Hawai. Uno de los sospechosos era Kuhn; también lo eran el tendero y el oficial que se hacía pasar por químico. Pero no Yoshikawa. Sin exageraciones mantuvo un exhaustivo programa de observación hasta octubre de 1941. Y entonces las cosas se precipitaron.

El 23 de octubre el *Tatsuka Maru* llegó a Honolulú con dos viajeros del Japón que se dirigieron inmediatamente al consulado. Uno resultó ser un oficial del ministerio de asuntos exteriores que viajaba con pasaporte diplomático y que ocultaba su verdadera identidad como oficial de la inteligencia naval; el otro era un correo diplomático que escoltaba la valija. El primero había venido a terminar con la red secreta de espionaje, lo que hizo ordenando a los individuos implicados que liquidaran sus asuntos y dando por seguro que partirían de Honolulú en una embarcación japonesa el uno de noviembre. La valija diplomática contenía un sobre y 14.000 dólares, y en una nota adjunta se ordenaba a Kita entregar el sobre y el dinero al «reserva» Kuhn. El mensaje para éste era una órden de entrar en «actividad», y Kita decidió que la entrega del sobre y el dinero la efectuase Yoshikawa.

Consciente del peligro de ser descubierto que corría, a Yoshikawa no le apetecía la tarea. A Kuhn, el mensaje le produjo la emoción más grande de su vida. Todo lo que él quería era lograr dinero fácilmente y la idea de convertirse en el actor principal de una aventura indefinida y catastrófica no tenía ningún atractivo. El mensaje de Tokyo le decía que proyectara un sistema de señales y que estuviese preparado para una importante tarea. Como Kuhn necesitaba dinero, decidió que debía obedecer. El sistema proyectado por Kuhn era de señales visuales y estaba destinado a advertir a la flota japonesa, durante su aproximación a Hawai, si la flota norteamericana o una parte de ella había abandonado Pearl Harbour en los días inmediatamente precedentes al sábado 7 de diciembre. El sistema se basaba en la información obtenida mediante la observación periscópica de tres submarinos que acechaban y de las señales emitidas desde tres lugares de la costa. Esta información sería radiada a la flota. Durante la noche se usarían luces caseras y hogueras: durante el día se emplearían otros sistemas de señales diferentes. El sistema no era necesario para llevar a cabo la acción y Kuhn fue detenido.

En la mañana del uno de noviembre el *Taiyo Maru* atracó en Honolulú. El ambiente natural del carnaval y las escenas del «hula» brillaban por su ausencia, y los trámites oficiales de inmigración se alargaron excesivamente para los que desembarcaban. Bajo las nubes amenazadoras de la guerra todo el tráfico marítimo japonés a los Estados Unidos estaba suspendido, pero este buque se había fletado especialmente para llevar a sus hogares a gentes que aún permanecían en Japón o en las Hawai.

Por razones desconocidas por el gobierno de los Estados Unidos, el viaje del *Taiyo Maru* se llevó a cabo con fines distintos a los humanitarios. Siguió la derrota de la fuerza operativa del almirante Yamamoto, y disfrazados de camareros viajaban dos jóvenes oficiales de la Marina Imperial; uno, Suguru Suzuki, era miembro del estado mayor de Nagumo; el otro, Toshihide Maejima, pertenecía al del vicealmirante Gunichi Mikawa, que había sido designado comandante de los acorazados y cruceros de la fuerza operativa. En vez de navegar por su derrota regular, el *Taiyo Maru*, siguiendo instrucciones del estado mayor naval, siguió una derrota más al Norte, entre las Midway y las Aleutianas. Durante la travesía, Suzuki y Maejima anotaron datos de tiempo y presiones atmosféricas, y observaron cuántos buques eran avistados durante la navegación. No se avistó ninguno.

Se permitió bajar a tierra a la tripulación el 2 de noviembre y Suzuki fue directamente a ver a Kita, a quien se le anunció anticipadamente su visita en un telegrama emitido por Ogawa. Se dijo a Kita que «el día» se «aproximaba rápidamente». Antes de despedirse, Suzuki entregó al cónsul general una larga lista de cuestiones urgentes sobre las defensas de Pearl Harbour. Se llamó a Yoshikawa y cuando Kita fue por la tarde a bordo de *Taiyo Maru* —aparentemente a supervisar la repatriación de los ciudadanos japoneses, en su papel de cónsul general— entregó a Suzuki un paquete con la mayor parte de las contestaciones. La cuestión más significativa de la lista era la primera: «¿Normalmente en qué día de la semana hay más buques en Pearl Harbour?»; el domingo, había constatado Yoshikawa.

Con las contestaciones, Yoshikawa envió a Suzuki otros documentos que incluían bosquejos de Pearl Harbour, un plan de fondeo de los buques y la disposición de los aeródromos de Hickman y Wheeler. Esto era de gran valor para los pilotos de Yamamoto, aunque es probable que la adquisición más valiosa fuese una colección de postales adquiridas en uno de los bazares de Honolulú. Por el valor de un solo dolar, las postales ofrecían una vista panorámica de Pearl Harbour, y menos de cinco semanas después cada piloto japonés de los aviones que atacaron la base tenía una colección de ellas en su cabina (Las postales fueron fotocopiadas y divididas en cuadros. Los cuadros se asignaron a los distintos aviones y cada piloto sabía qué buques podría encontrar en su zona de blancos)

El *Taiyo Maru* salió de Honolulú el 5 de noviembre con Suzuki y Maejima a bordo. El extrovertido exteniente y el derrochador alemán que quedaron en la isla, tenían aún que desempeñar un papel. Pero un mes antes de llegar al último acto, el espionaje en la zona del objetivo había terminado virtualmente su papel.

El Gigante dormido

El 27 de enero de 1941 (escasamente tres días después de que Yamamoto confiara su esquema a Onishi), el doctor Ricardo Rivera-Scheiber, representante del Perú en el Japón, se puso en contacto con la embajada de los Estados Unidos para facilitar una información que había obtenido en una reunión amistosa entre diplomáticos. Un intérprete japonés cometió la indiscreción de decir que «la flota norteamericana desaparecería». Se le preguntó amablemente dónde desaparecería: ¿En San Diego? No, ¿En San Francisco? No. ¿En el Sur del Pacífico? No; el intérprete había recuperado su aplomo, permaneció en silencio e inclinándose se retiró. Schreiber, meditando sobre la cuestión decidió que solamente pudo haberse referido a Pearl Harbour. Cómo logró el interprete la información permanece en el misterio. Pudo haber sido una conjetura inspirada por el alcohol. Pero la visita de Schreiber hizo que el embajador norteamericano en el Japón, Mr. Joseph Grew, enviara inmediatamente un mensaje en clave al departamento de estado: «Un miembro de la embajada ha sido informado por mi colega peruano que en diversos medios, en el que se incluye uno de origen japonés, ha oído que se estaba planeando por las fuerzas militares japonesas un ataque masivo por sorpresa contra Pearl Harbour para el caso de que existiesen «problemas» entre el Japón y los Estados Unidos; el ataque sería realizado con todos los medios disponibles. Mi colega dijo que se apresuró a informarme porque la noticia le llegó de diversas fuentes, aunque el plan le parecía fantástico.» «El mensaje de Grew fue trasladado a la división de Inteligencia naval de Washington para su información, evaluación y comentario.» De allí se remitió, el uno de febrero al almirante Kimmel, comandante en jefe de la Flota del Pacífico, con el comentario de expertos: «La división de inteligencia naval no da crédito a estos rumores. Basados en el conocimiento de datos y a la vista de la actual disposición y empleo de las fuerzas navales y militares japonesas, no parece inminente o planeado un movimiento contra Pearl Harbour para un futuro previsible.»

Con ampulosas y arrogantes frases, los expertos de la inteligencia coinci-

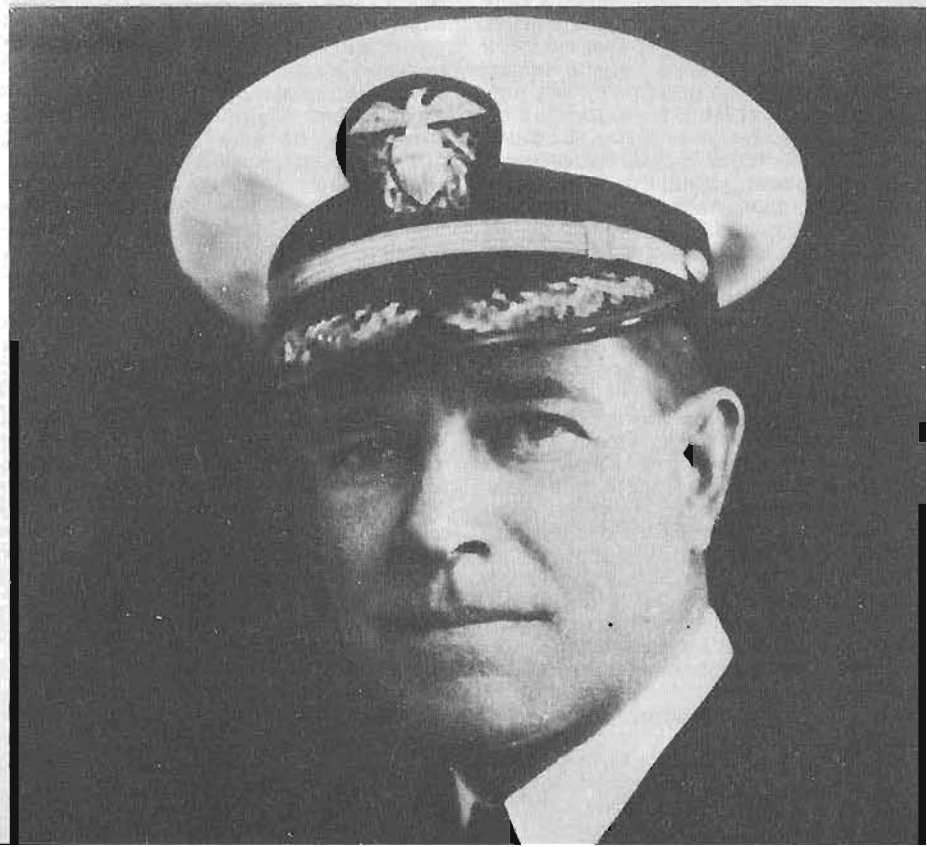
Decepción sonriente... del embajador japonés en Washington, almirante Nomura (izquierda) y del enviado especial Kurusu (derecha) abandonando la Casa Blanca.

dían con el embajador peruano: el rumor era demasiado fantástico para ser tenido en cuenta.

Independientemente, y sin tener noticia del mensaje de Grew, dos jefes destinados en las Hawai habían afirmado que Pearl Harbour no era inviolable. El 16 de enero de 1941, el contralmirante Patrick L. N. Bellinger, jefe de la defensa aérea de Pearl Harbour, escribió al jefe de operaciones navales expresando su opinión sobre la falta de aviones modernos, de repuesto y personal: «...Me sorprendió ver que en las islas Hawai, una base avanzada importante, se mantenía con muy pocos recursos. Y cuanto más observaba me parecían más pequeños cada vez...». Dos meses más tarde, Bellinger y el jefe de la fuerza aérea del ejército norteamericano en Hawai, mayor general Frederik L. Martin, realizaron una profética apreciación conjunta, prediciendo la dirección, la potencia, y la estrategia que podría ser utilizada por una fuerza atacante japonesa. El tiempo demostraría que fue una previsión acertada.

Analizando la estrategia probable de los japoneses, Bellinger y Martin previeron que éstos probablemente utilizarían seis portaviones que se aproximarían a Oahu desde el Norte, y que el momento más ventajoso para lanzar el ataque sería el amanecer. Si tal ataque se llevaba a cabo, los japoneses indudablemente procurarían lograr la sorpresa. En el pasado, puntualizaban los dos norteamericanos, el Japón había actuado siempre antes de declarar la guerra. No era seguro confiar en un aviso previo por parte de la inteligencia de los Estados Unidos; los aviones y submarinos japoneses podían llegar a las aguas Hawai antes de que los servicios de inteligencia hubiera captado algo sobre sus intenciones hostiles. Si fuese detectada una fuerza operativa naval nipona navegando hacia las Hawai, continuaba el

Izquierda: **El almirante Husband E. Kimmel, comandante en jefe de la flota del Pacífico norteamericana en diciembre de 1941.** Abajo: **El contralmirante Patrick L. Bellinger, el jefe de la defensa aérea de Pearl Harbour, que predijo el ataque japonés.**



informe, los Estados Unidos no llevarían a cabo, seguramente, acción ofensiva alguna hasta que los japoneses no realizaran un acto bélico. Por otra parte, si esta fuerza fuera detectada a tiempo se podrían dispersar los buques en puerto y se podrían alertar las defensas de Oahu. Para estar prevenidos hay que estar armados de antemano, y si la hipotética fuerza operativa supiera que había perdido la sorpresa por completo, sería improbable que se arriesgara a un enfrentamiento. En consecuencia, Bellinger y Martin recomendaban que para prevenirse ante tal ataque las patrullas aéreas deberían «mantener una búsqueda completa en los 360° del horizonte alrededor de las Hawai durante el día». Para ésto las fuerzas aéreas necesitaban «180 aviones del tipo B-17D u otros bombarderos cuatrimotores con igual radio de acción operativo». Como la fuerza aérea de los Estados Unidos no tenían 180 «fortalezas volantes» y las disponibles estaban destacadas en Filipinas y en el Atlántico, solamente existían doce B-17 en Hawai cuando los japoneses atacaron el 7 de diciembre.

El profético documento llegó a Washington el 20 de agosto acompañado de una carta autógrafa del general Martin. En ella, decía: «Nuestro mayor enemigo en la región (el Japón) puede lanzar probablemente una máximo de seis portaviones contra Oahu. El mejor plan de ataque que se les presenta es por tanto matutino. También deben haber apreciado que para evitar la detección por parte de buques de superficie amigos, la mejor vía de aproximación es la del Norte.» Este corto resumen pudo haber sido escrito por Yamamoto, quien en aquellos momentos estaba dando los últimos toques a los planes de la «Operación Z».

A mediado de 1930 los japoneses habían ideado un nuevo sistema de cifrado. Era una máquina tan ingeniosa en su construcción y tan original en el diseño de sus componentes criptográficos que parecía lo más avanzado que la inventiva humana podía conseguir para disponer de un sistema ideal e indescifrable. Hacia 1937 la mayor parte de las oficinas de los diplomáticos japoneses cifraban sus mensajes con la nueva máquina, y durante más de dos años la mayor parte de la información lograda por los norteamericanos, mediante la escucha establecida para controlar el tráfico de comunicaciones japonés era de escaso valor. Con el ambiente de guerra flotando en el ambiente, los norteamericanos pensaron que la seguridad nacional dependía del conocimiento de las actividades japonesas, y un pequeño equipo de criptógrafos inició los intentos de descifrar el código. A finales de agosto de 1940 lo habían conseguido y las emisiones de radio japonesas se hicieron inteligibles de nuevo. El código diplomático se conocía por el nombre clave de «Púrpura», para denominar la operación que comprendía las tareas de registrar, descifrar y transmitir, se escogió el melodramático nombre de «Mágico».

Sin duda alguna el conocimiento del sistema de codificación fue uno de los «golpes» más brillantes de la inteligencia. La forma en que ésto se logró sigue siendo un misterio hasta hoy. Los japoneses no lo saben y los pocos norteamericanos que lo saben no lo dicen. Sólo una cosa es cierta. Ningún oficial japonés reveló sus secretos. Suponiendo que la cuestión estuviese relacionada con el sistema de cifrado empleado por la Marina Imperial, el descubrimiento del cifrado naval pudo conducir al conocimiento del código diplomático. En este supuesto, bien puede haber sucedido que el Almirantazgo Británico facilitara lo que sabía al respecto. La Marina Real Británica, que tuvo largas relaciones con la Marina Imperial, posiblemente tuviese alguna información de privilegio. También se ha sugerido, aunque esta teoría es muy probable, que se encontró el libro de claves en el cadáver de un oficial naval japonés que lo llevaba consigo.

Sea cual sea el medio por el que se descubiró el código, el hecho de que los norteamericanos pudiesen leer todos los mensajes altamente secretos de los japoneses era de mucho más valor para ellos que una docena de Yoshikawas en Honolulú. Con el tiempo esto demostró ser la única gran baza que tenían los norteamericanos en la guerra del Pacífico contra los japoneses. Incluso antes que Yoshikawa enviase sus mensajes sobre Pearl Harbour, desde las Hawai, ya se conocía el código «Púrpura» y aquellos eran leídos por los norteamericanos. Desgraciadamente «Mágico» aún no estaba desarrollado como una perfecta herramienta de la inteligencia. El acceso a los mensajes interceptados estaba limitado a un pequeño círculo de altos destinatarios y generalmente los consideraban como mensajes puramente *diplomáticos* que no revelaban intenciones militares. Al mismo tiempo la confianza de que el Japón estaba satisfactoriamente «cubierto» producía un sentimiento de absoluta seguridad. Suponiendo que los mensajes «Mágico» proporcionaran noticias de las intenciones de los japoneses, capacitando para adoptar anticipadamente las adecuadas contramedidas de prevención, el presidente Roosevelt y sus consejeros pudieron confiar en ellos. Se atribuye a Napoleón haber dicho que «un espía situado en el lugar adecuado vale por 20.000 hombres». El Japón tuvo a Yoshikawa en Pearl Harbour; los Estados Unidos no tuvieron su equivalente en Tokyo o en Kure, y la confianza en «Mágico», como instrumento de prevención, fue parcialmente responsable de la complacencia con que las autoridades norteamericanas esperaban el fin de la crisis.

La marina y el ejército de los Estados Unidos disponían de organizaciones especiales para tratar las emisiones de radio extranjeras que captaban. En la marina la sección que intervenía el «Mágico» se conocía con el nombre de Unidad de Seguridad en las Comunicaciones y estaba bajo el mando del capitán de navío, Laurence F. Safford, la componían 300 hombres. Para descifrar «Púrpura» pronto hizo falta una complicada máquina cifradora, de las que, en 1941, sólo existían cuatro. Dos estaban en Washington —una utilizada por el ejército y otra por la Unidad de Seguridad en las Comunicaciones—, la tercera estaba en Filipinas y la cuarta en Londres, cedida a Gran Bretaña a cambio del código secreto alemán (o quizás japonés) facilitado al comenzar la guerra. Se estaba construyendo una quinta máquina para ser enviada a las Hawai pero Yamamoto atacó antes de ser remitida.

Si un mensaje captado por una estación interceptora no se podía descifrar en ésta, se retransmitía a Washington. La traducción del japonés al inglés era un obstáculo de modo que algunas veces transcurrían hasta dos meses antes de que el mensaje estuviera en condiciones de ser enviado al limitado número de personas que figuraba en la lista autorizada. Solamente el secretario de la guerra, Cordell Hull, el jefe de estado mayor, general Marshall, el secretario de marina, Frank Knox, el director de la inteligencia militar, el jefe de operaciones navales, el jefe de la división de planes de guerra, el director de la inteligencia naval, y por supuesto el presidente, estaban autorizados a ver los mensajes «Púrpura». Al ser limitado el número de personas conocedoras de que el código diplomático había sido descifrado, se disminuyó la probabilidad de que los japoneses cambiasen su sistema. En particular, al almirante Kimmel y al jefe de las fuerzas del ejército de Oahu les fue omitida deliberadamente cualquier información entresacada de los mensajes interceptados; para las autoridades de Pearl Harbour, «Mágico» no existía.

Durante los primeros nueve meses de 1941, los informes radiados por los japoneses del consulado de Honolulú se ajustaban a un modelo casi permanente cuyo contenido no llamó la atención en Washington. Algunas veces registraban los rutinarios movimientos de las unidades navales, pero Yoshikawa y Kita aún no habían conseguido avanzar demasiado en su tarea. Sin embargo, un mensaje de Tokyo emitido el 24 de septiembre cambió por entero el carácter de los informes del consulado. «Tokyo al cónsul general de Honolulú, 24 de septiembre de 1941.

En adelante desearíamos recibir informes respecto a los buques con arreglo a las líneas siguientes en la medida de lo posible.

1. Las aguas de Pearl Harbour se dividen en cinco subáreas...
   - Area A. Aguas comprendidas entre la isla de Ford y el arsenal.
   - Area B. Aguas adyacentes del Sur de la isla y al Oeste de la isla Ford. Esta área está al lado opuesto del área A respecto a la isla.
   - Area C. Al Este de Loch.
   - Area D. Centrada en Loch.
   - Area E. Al Oeste de Loch y derrotas de comunicación marítima.
2. Respecto a los buques de guerra y portaviones nos gustaría que informara sobre los que están fondeados... amarrados a los muelles, boyas, y en dique. Designar tipos y clases brevemente. Si es posible, nos gustaría que especificara cuando hay dos o más buques amarrados a lo largo del mismo muelle». Este mensaje fue descifrado el 9 de octubre de 1941.

Considerando lo sucedido no podía haber nada tan significativo como este mensaje y los informes que le siguieron.

Antes del 24 de enero, los informes de rutina sobre buques, procedentes de Honolulú, servían solamente para mantener a Tokyo informado respecto a la potencia y composición de la Flota Norteamericana del Pacífico. A partir de esta fecha el consulado de Honolulú comenzó a informar la posición exacta de los portaviones, acorazados y cruceros en Pearl Harbour y también de sus movimientos dentro y fuera de la base. ¿Por qué? Porque Tokyo necesitaba esta información para planear un ataque por sorpresa, y como las características geográficas de Pearl Harbour sólo permitían una forma posible de ataque, la explicación racional era que éste debía realizarse desde el aire.

Durante noviembre de 1941, los mensajes interceptados mostraban que el interés japonés sobre Pearl Harbour se había intensificado. El 15 se ordenó a Honolulú que informara dos veces a la semana sobre los «buques en puerto». El 29 de noviembre, Tokyo pidió informes aun cuando no hubiese movimiento de buques. En algunos mensajes se reforzó el secreto y se hicieron referencias frecuentes al 29 de noviembre como fecha de origen. Algunos de los más importantes no fueron descifrados en Washington hasta el 4 y 5 de diciembre. No obstante, aún había tiempo para facilitar estas significativas revelaciones al almirante Kimmel. Ni a él, ni al general Walter G. Short, el comandante de las fuerzas del ejército en las Hawai, se les hizo la menor insinuación de la existencia de esta irrefutable evidencia del previsible ataque.

En Tokyo, el embajador de los Estados Unidos, Joseph Grew, no estaba exento de aprensión sobre la forma que iban evolucionando los acontecimientos. Las ambiciones militaristas del general Tojo eran comúnmente conocidas y la tensión aumentó rápidamente tan pronto como adquirió primacía sobre Konoye al ser nombrado primer ministro del nuevo gobierno. En una emisión del 2 de septiembre, el coronel Mabuchi, jefe de la sección de prensa del ejército, denunciaba a la Gran Bretaña y a los Estados Unidos por sus «imperdonables crímenes» de intentar el estrangulamiento del Japón privándole de sus materias primas y congelando sus capita-

El secretario de estado Cordell Hullentre el almirante Nomura, embajador japonés en Washington (izquierda) y el enviado especial diplomatico Saburu Kurusu (derecha)

les. Y, a medida que pasaban las semanas, los periódicos japoneses se hicieron más y más provocativos. Norteamérica tenía que cesar en su ayuda a China, debía conocer el liderato del Japón en la «esfera de coprosperidad» debía de revocar la orden de congelación, y tenía que reconocer a Manchuria. Para prevenir al departamento de estado, contra la aceptación de cualquier teoría respecto a que la debilidad y el agotamiento de los recursos japoneses provocaría su colapso militar, Grew cablegrafió su largo mensaje a Washington. En él habló de la posibilidad de que el Japón adoptara medidas con dramático y peligroso apresuramiento que podrían hacer inevitable la guerra con los Estados Unidos: «... El Japón se arriesgará incluso al *hari kiri* nacional antes de ceder a presiones extranjeras...». Quince días más tarde Grew cablegrafió de nuevo llamando la atención sobre la necesidad de vigilancia contra un ataque repentino japonés llevado a efecto con medios navales y militares.

Entre tanto la interceptación de los comunicados diplomáticos entre la embajada japonesa en Washington y Tokyo indicaban con obvia certeza que los japoneses proseguían en su camino de realizar un ataque por sorpresa. En noviembre de 1940, el príncipe Konoye envió al almirante Kichisaburo Nomura a los Estados Unidos, como embajador de «buena voluntad». Las únicas cualidades que este hombre de sesenta y dos años, bullidor y agradable, reunía para desempeñar su cargo eran que conocía al presidente Roosevelt desde la época en que éste fue segundo secretario de marina, siendo Nomura agregado naval en Washington, y que era amigo del almirante William W. Pratt, antiguo jefe de operaciones navales. Nomura aceptó el nombramiento a disgusto y tan pronto se presentó la ocasión oportuna solicitó ser relevado para volver a su país. El 5 de noviembre Tojo ofreció a Norteamérica «paz mediante la negociación» y envió a Washington a un experto diplomático, Saburo Kurusu, bajo la apariencia de ayudar a Nomura.

La decisión de elegir a este nuevo emisario extrañó al departamento de estado. Kurusu era embajador en Alemania en la época en que se firmó el Pacto Tripartito, y de hecho fue él quien lo firmó en nombre del Japón. La interceptación de un mensaje hizo saber a los norteamericanos que Nomura necesitaba ayuda, ya que comunicó al ministro de asuntos exteriores nipón Togo, que él no podía resistir el peso de tanta decepción. Pero pareció extraño que fuese enviado Kurusu para reemplazar al viejo almirante si el Japón se esforzaba en una aproximación hacia los Estados Unidos. El misterio se hizo mayor cuando el conocimiento de un nuevo mensaje de Tokyo a la embajada, fechado en el mismo día del nombramiento de Kurusu, hizo ver que «por varias circunstancias es absolutamente necesario tomar todas las disposiciones para que la firma de este acuerdo (se hace referencia a las propuesta de paz de Togo, al precio de satisfacer todas las ambiciones del Japón) se haya efectuado para el 25 de este mes...». Otros mensajes de Tokyo fechados el 11, 15 y 16 de noviembre insistían en la importancia de la fecha, día 25, que era «absolutamente inamovible... un definitivo límite». Además, un mensaje interceptado el 14 de noviembre, emitido desde Tokyo al cónsul general de Hong Kong, establecía que si las negociaciones con Washington se rompiesen, el Japón «destruiría por completo el poder británico y norteamericano en China».

El 20 de noviembre Kurusu terminó sus conversaciones con el departamento de estado y, tras visitar la Casa Blanca, seis días más tarde, comunicó a Tokyo que su «fracaso y humillación» fueron «completos». De Tokyo vino una lastimera respuesta: «...ustedes, los dos embajadores, han realizado esfuerzos sobrehumanos... por tanto las negociaciones serán rotas "de facto"... Pero no deseo darles a ustedes la impresión de que están rotas...». El deseo de mantener las apariencias de continuar las negociaciones se reforzó en otro cablegrama del 27 y en conversaciones telefónicas entre Kurusu y el departamento de asuntos exteriores japonés.

Durante las negociaciones se había hecho énfasis en una fecha límite, después de la cual «las cosas sucederían automáticamente». Los actos automáticos que debían suceder después de la ruptura de tan vitales negociaciones sólo podían significar actos de guerra. Además, el despacho de Hong Kong establecía claramente que el Japón había decidido ir a la guerra contra la Gran Bretaña y los Estados Unidos si las conversaciones fracasaban. Este mensaje se descifró el 26 de noviembre, el día que Cordell Hull envió a Kurusu y Nomura

la nota que interrumpía definitivamente las conversaciones. Dos días más tarde, cualquier duda que pudiese existir de que la diplomacia había fracasado por completo, sería disipada con la transcripción del telegrama recibido en que se decía que las negociaciones serían «...rotas de facto». Por otra parte, el repetido énfasis sobre la importancia de mantener las apariencias de continuar las negociaciones, implicaba que la sorpresa era esencial para quellas «cosas que sucederían automáticamente». Teniendo en cuenta que la historia demostraba la práctica japonesa de comenzar sus guerras con un ataque por sorpresa, su enseñanza era de meditar. Contemplada después de los acontecimientos, debió parecer obvio que Pearl Harbour sería un objetivo de ataque.

¿Existían otras alternativas? De hecho el Japón solamente tenía dos objetivos claros en el Pacífico: la Flota del Pacífico y el Canal de Panamá. Y para sus fines estratégicos en el Oeste del Pacífico, producir daños en el Canal de Panamá significaba poco en comparación con la destrucción de la flota. Si esta flota tenía su base en Pearl Harbour, un simple razonamiento hubiera permitido reducir el número de objetivos japoneses en aquella región de la tierra.

La respuesta más drástica a una relación internacional tensa es una declaración de guerra. Antes de la guerra, la acción más decisiva es la dureza de las relaciones diplomáticas. En tales circunstancias los embajadores se retiran y las embajadas se cierran oficialmente. Sin embargo, pueden permanecer residiendo algunos miembros de la embajada y se respeta por completo la inviolabilidad. Al mismo tiempo, los consulados continúan sus funciones normales porque se ha aceptado que no forman parte de la organización diplomática. En consecuencia, el material secreto de las embajadas y consulados es inviolable durante los períodos de ruptura de relaciones diplomáticas. Si se declara la guerra, sin embargo, el aspecto de la cuestión es muy diferente. Las embajadas y los consulados se ocupan inmediatamente y sus miembros son sometidos a custodia mientras llega el momento de su repatriación. Así, cuando la guerra parece inminente, es costumbre que los embajadores y cónsules se aseguren de que no caiga en manos del enemigo nada que sea un secreto cuando aquél se apodere de sus propiedades. Por tanto, las órdenes de destruir códigos, claves y correspondencia secreta solamente puede significar que la guerra está cerca.

Para los japoneses el código «Púrpura» tenía la máxima clasificación de seguridad y parece que nunca consideraron la posibilidad de que ésta quedara comprometida. Solamente sus embajadas y consulados más importantes como Manila, Singapur y Bataan, contaban con una de las máquinas especiales necesarias para cifrar y descifrar las comunicaciones secretas con los demás consulados en que se utilizaban códigos menos seguros. Para mantener el secreto de sus comunicaciones con estos consulados, que usaban códigos de menor rango y no estaban equipados para llevar a cabo la tarea «Púrpura», los japoneses idearon un código especial denominado Código de los Vientos. Dos mensajes interceptados emitidos en este código, motivaron una polémica en los Estados Unidos respecto a si su interpretación pudo o no servir para conocer las intenciones japonesas de ir a la guerra. Un mensaje de Tokyo a su embajada en Washington, fechado el 18 de noviembre, decía «Referente a emisiones de mensajes especiales en una emergencia. En caso de emergencia (peligro de romper nuestras relaciones diplomáticas) y de corte de las comunicaciones internacionales, se añadirán las siguientes advertencias durante las emisiones de noticias diarias en lengua japonesa, efectuadas en onda corta.

1. En caso de peligro de las relaciones entre el Japón y los Estados Unidos: HIGASHI NO KAZE AME (lluvia y viento del Este).
2. Relaciones entre el Japón y la URSS: KITANO KAZE KUMORE (nuboso y viento del Norte).
3. Relaciones entre el Japón y la Gran Bretaña: NISHI NO KAZE HARE (despejado y viento del Oeste).

Esta señal se dará durante y al final, como si fuese una previsión metereológica y cada frase se repetirá dos veces. Cuando la oiga destruya los documentos codificados...».

A este mensaje siguió otro el 19 de noviembre: «Cuando nuestras relaciones diplomáticas se vayan haciendo peligrosas, se añadirá al principio y al final de nuestras emisiones generales de Inteligencia.

1. Si se refiere a las relaciones entre Estados Unidos y Japón: «HIGASHI».
2. Relaciones entre Japón y la URSS: «KITA».
3. Relaciones entre Japón y Gran Bretaña (incluyendo Thailandia, Malaya y las Indias Orientales Holandesas): «NISHI».

Las anteriores se repetirán cinco veces y se incluirán al principio y al final. Retransmítalo Río de Janeiro, Buenos Aires, Ciudad de México, San Francisco.»

El primer mensaje se descifró el 28 de noviembre y el segundo el 26 del mismo mes. A los dos se les dio prioridad en el descifrado, pero como en el texto se habían alterado las palabras, para su transmisión, al traductor norteamericano le llevó mucho tiempo estudiar y ordenar su significado. Tan pronto como se conoció su contenido se ordenó al ejército y a la marina que sus estaciones de escucha mantuvieran vigilancia especial sobre las emisiones japonesas y que se telefonease inmediatamente a Washington si se oían las palabras del Código de los Vientos. En la mañana del 4 de diciembre, a las 08,30 horas, el capitán de corbeta A. D. Kramer, de la Unidad de Seguridad en las Comunicaciones, entró en la oficina del capitán de navío Safford y dijo: «Aquí está». En su mano traía un mensaje de teletipo en el que se informaba que la frase japonesa «lluvia y viento del Este», que significaba la guerra o la ruptura de las relaciones diplomáticas, ya había sido utilizada.

Si ésta era o no una auténtica señal es una cuestión que permanece en el misterio. (Pudo ser una coincidencia de la información meteorológica difundida desde Tokyo a las 22,00 horas, horario de Greenwich, del 4 de diciembre: «en Tokyo el viento del Norte ligeramente más fuerte, puede transformarse mañana en tiempo nuboso, ligeramente nuboso y buen tiempo...» el 8 de diciembre, podían existir pocas dudas de que se había empleado el Código de los Vientos cuando, en medio de un resumen de noticias, el locutor lo interrumpió y dijo que iba a dar una previsión especial del tiempo: «Viento del Oeste y claro, viento del Este y claro.» Esto significaba: naturalmente, una ruptura en las relaciones diplomáticas con Gran Bretaña. En la investigación que el Congreso llevó a cabo, después del ataque a Pearl Harbour, no pudieron encontrarse el teletipo de Kramer ni otros documentos relacionados con la cuestión. Para los que creían que el presidente y algunos de sus colegas de alto nivel sabían donde y cuando iban a atacar los japoneses, su desaparición sugirió que había personas que ocupaban altos cargos que deseaban destruir la evidencia de su conocimiento.

Son dignos de mención otros cuatro mensajes «Mágico» emitidos en el último momento porque después fueron reconocidos como cruciales. Su importancia no reside tanto en su contenido, que hace ver tan claro como el cristal el hecho de que el Japón iba a una guerra con Norteamérica el 7 de diciembre, como en la hora a la que los pocos privilegiados que los contemplaron y en la decisión que debieron adoptar. El primer mensaje, que se ha dado en llamar el mensaje del piloto, se descifró alrededor de las 03,00 horas del 6 de diciembre; un sábado. El segundo, denominado el mensaje de las catorce partes —presentado en forma de cinta de papel y lleno de palabras guerreras, que argumentaban sobre los esfuerzos japoneses para mantener la paz en Asia, pese a las obstrucciones de Norteamérica y la Gran Bretaña— fue descifrado a las 21,00 horas. El tercero ordenaba brevemente a Nomura y Kurusu entregar una nota, que estaba ya en su poder, al departamento de estado a las 13,00 horas del 7. Este mensaje se captó a las 04,30 horas y fue seguido rápidamente por una señal para destruir los códigos.

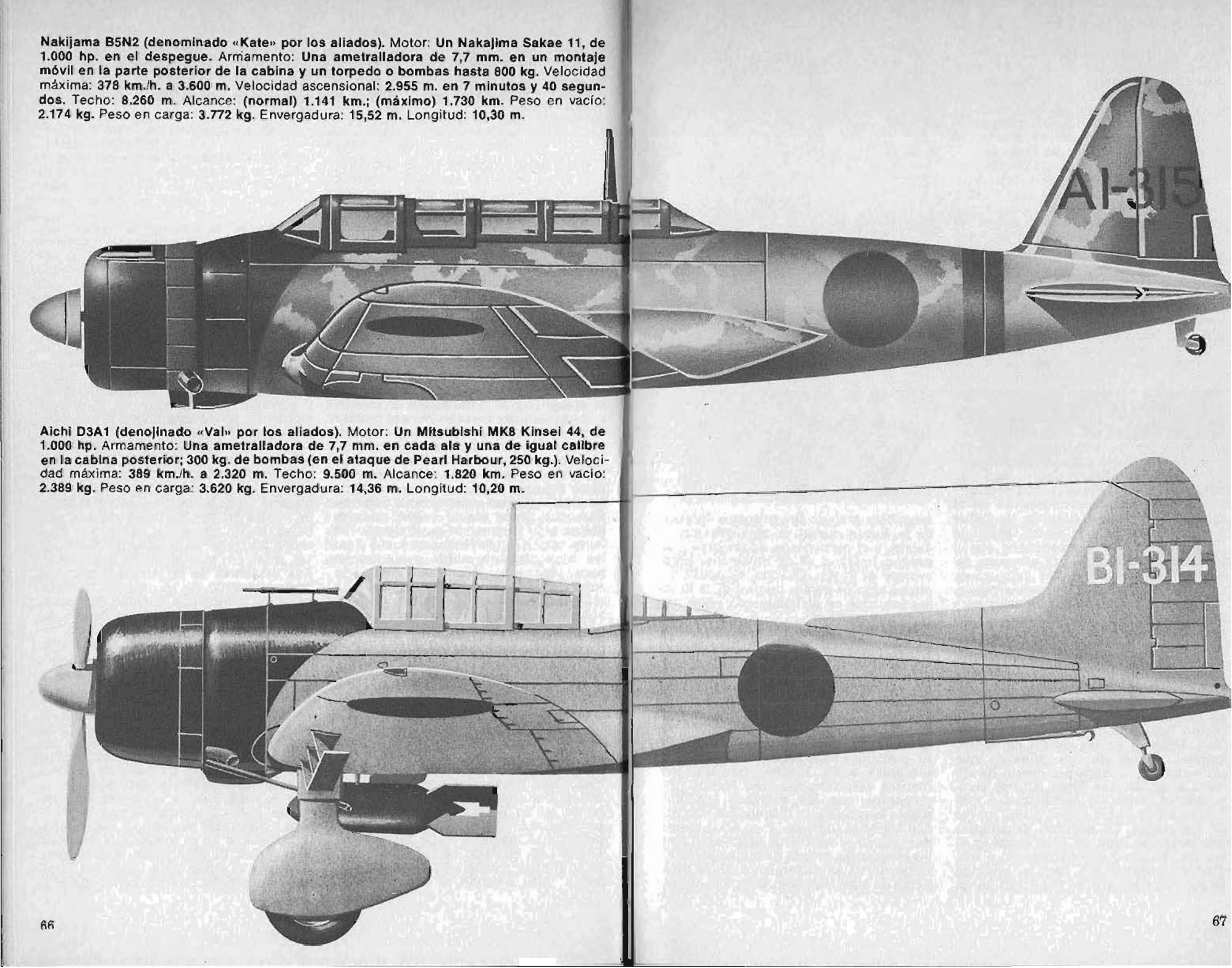
Estos mensajes debieron haber completado el panorama a la Inteligencia. Alrededor de las 15,00 horario de Washington, del sábado 6 de diciembre —veintiuna horas antes de la próxima salida del sol en las Hawai— había gente en Washington que sabía que el Japón había optado por la guerra con los Estados Unidos. A primeras horas de la mañaba del domingo se esperaba que atacasen ese día. Pero no se dijo una palabra a Hawai, donde la Flota del Pacífico disfrutaba de un fin de semana. En doce horas, el presidente Roosevelt, largamente convencido de que los Estados Unidos debían luchar junto a Inglaterra en la batalla por la democracia, habría resuelto su problema de cómo persuadir al Congreso para decretar una declaración de guerra. Los japoneses rompieron las hostilidades, y el 7 de diciembre pudo llevar a la guerra a una nación enfervorizada.

La fase preparatoria

Mientras Yamamoto daba los últimos toques al plan para la «Operación Z», se intensificó el adiestramiento de las tripulaciones aéreas de los portaviones. Este fue su problema más acuciante que se complicó por la necesidad de mantener un absoluto secreto. No era posible decir a los aviadores para qué se adiestraban. Sin embargo, habían de conjuntarse en una fuerza de asalto aviones de tipos diferentes —bombarderos de alta cota, aviones torpederos, bombarderos en picado y cazas— capaces de volar en formación para atacar según un programa muy restringido en el tiempo. Si la operación debía realizarse hacia finales de noviembre, había poco tiempo para todo esto. Afortunadamente, la zona de adiestramiento de Kagoshima era ideal para sus propósitos. Con un volcán de 4.000 pies en la bahía, que representaba la isla de Ford, y la ciudad de Kagoshima simulando el arsenal de la Marina de los Estados Unidos, el conjunto se parecía mucho al objetivo elegido.

Los granjeros se lamentaban de que el constante ruido producido por los motores perjudicaba la puesta de huevos de sus gallinas, pero a finales de septiembre se resignaron a aceptar lo que ahora llamaban el circo aéreo de la marina. Cada piloto practicaba cuatro veces al día despegues y tomas de cubierta en su portaviones. Los aviones torpederos rugían sobre el monte Shiro, penetraban hacia el valle interior del Iwasaki en el vuelo rasante, siguiendo en su sinuoso rumbo hasta la costa de la bahía. Allí, rozando la superficie del agua, lanzaban sus torpedos. Entretanto, en otros lugares de Kyushu, los bombarderos en picado ensayaban sus técnicas, picando verticalmente desde 5.000 pies para dar un tirón hacia arriba y elevarse verticalmente en el último momento. Hasta esta época se consideraba que 2.000 pies era la menor altura de confianza aceptable para lanzar las bombas. Pero se les dijo a los pilotos que deberían lanzarse hasta los 1.500 pies para lograr mayor precisión en los blancos. La práctica constante y el logro de vuelos en picado hasta alturas tan bajas pronto dieron sus frutos, y la precisión aumentó. El bombardeo desde altas cotas era más difícil de improvisar. Los aviadores de la Marina tenían un triste recuerdo de la práctica de esta clase de bombardeo, incluso en China, donde la oposición aérea era despreciable. Yamamoto había criticado su eficacia y les había dicho que era improbable lograr impactos sobre un blanco en movimiento tal como un buque. Aunque creía que el porcentaje de impactos aumentaría si los ataques se limitaban a blancos estacionarios. Básicamente el problema estribaba en que los aparatos japoneses de puntería para lanzar las bombas eran imperfectos comparados con los de Estados Unidos y de la Gran Bretaña. La puntería dependía de la buena vista y de la intuición; sin embargo, podía desarrollarse con la práctica y mejorarse poniendo a los mejores apuntadores en el avión guía de cada escuadrón. Cuando estos apuntadores pulsaban el botón para lanzar las bombas, el resto del escuadrón debería imi-

Nakijama B5N2 (denominado «Kate» por los aliados). Motor: **Un Nakajima Sakae 11, de 1.000 hp. en el despegue.** Armamento: **Una ametralladora de 7,7 mm. en un montaje móvil en la parte posterior de la cabina y un torpedo o bombas hasta 800 kg.** Velocidad máxima: **378 km./h. a 3.600 m.** Velocidad ascensional: **2.955 m. en 7 minutos y 40 segundos.** Techo: **8.260 m.** Alcance: **(normal) 1.141 km.; (máximo) 1.730 km.** Peso en vacío: **2.174 kg.** Peso en carga: **3.772 kg.** Envergadura: **15,52 m.** Longitud: **10,30 m.**



Aichi D3A1 (denojinado «Val» por los aliados). Motor: **Un Mitsubishi MK8 Kinsei 44, de 1.000 hp.** Armamento: **Una ametralladora de 7,7 mm. en cada ala y una de igual calibre en la cabina posterior; 300 kg. de bombas (en el ataque de Pearl Harbour, 250 kg.).** Velocidad máxima: **389 km./h. a 2.320 m.** Techo: **9.500 m.** Alcance: **1.820 km.** Peso en vacío: **2.389 kg.** Peso en carga: **3.620 kg.** Envergadura: **14,36 m.** Longitud: **10,20 m.**

tarles inmediatamente, y, en teoría, las bombas ahorquillarían el blanco. En un concurso de bombardeo realizado en octubre, cinco bombarderos de lo mejor adiestrados lograron el cincuenta por ciento de blancos sobre un buque que seguía una derrota en zig-zag a gran velocidad. Contra un buque fondeado se estimó que darían en el blanco el ochenta por ciento de las bombas.

El adiestramiento de los aviadores no era el único problema que debía afrontarse. En marzo, el capitán de fragata Genda hizo notar las dificultades técnicas que presentaría el ataque que se preveía. A menos que la Flota del Pacífico cambiase sus costumbres, los buques norteamericanos estarían en puerto abarloados, lo que imposibilitaría el alcanzar con torpedos a los buques interiores (situados entre el muelle y los exteriores). Además, el fondeadero era tan estrecho, que los buques de afuera estaban solamente a 1.600 pies de la parte más lejana del muelle de enfrente y éste estaba plagado de edificaciones altas, grúas y otras obstrucciones propias de un arsenal. Otra dificultad se debía a que la profundidad de las aguas de Pearl Harbour era solamente de cuarenta pies. Como los torpedos japoneses estaban diseñados para ser lanzados en un mínimo de setenta pies de agua, se deberían construir nuevos torpedos que no se enterrasen inocentemente en el fango ellos mismos después de haber sido lanzados desde el avión. Dado que los acorazados norteamericanos serían los blancos preferidos, era necesario fabricar bombas perforantes capaces de penetrar a través de las gruesas cubiertas acorazadas, y experimentarlas para determinar la altura de lanzamiento más eficaz.

Científicos y técnicos trabajaron febrilmente para resolver estos problemas. Construir una bomba perforante presentaba pocas dificultades, pero perfeccionar un torpedo capaz de navegar en aguas poco profundas desde el momento inicial de su carrera no era tan fácil. Después de un sin fin de experimentos, se escogió un proyecto que prometía un ochenta por ciento de eficacia si se lanzaba desde alturas comprendidas entre los veinticinco y cincuenta pies y a una velocidad no mayor de 150 nudos. La decisión de adoptar este proyecto llegó un poco tarde en el tiempo. La producción comenzó a mediados de septiembre, pero la totalidad de los torpedos que se requerían no estaba lista cuando los primeros buques de la fuerza operativa abandonaron el Japón, y el portaviones *Agaki* tuvo que esperar hasta el 18 de noviembre para recoger el resto. Cuando el *Agaki* se reunió con los demás buques de la flota los torpedos se distribuyeron entre los otros portaviones.

Entretanto continuaba el adiestramiento «preliminar» para un combate simulado entre flotas en la mar había terminado, y que la fase próxima sería de adiestramiento avanzado en el lanzamiento de torpedos contra buques fondeados en aguas poco profundas. Pocos de ellos vieron algún significado en el nuevo programa de adiestramiento, y muchos escucharon la noticia con sardónica burla. Estaba claro que los blancos estacionarios eran menos importantes que los móviles; sencillamente porque en los últimos era más difícil lograr el impacto. Pero las órdenes que pronto se recibieron finalizaron con las esperanzas de una disminución en el ritmo de su adiestramiento. Para esta forma de ataque debían volar a la altura de los tejados de la ciudad de Kagoshima y tan pronto como libraban el almacén de Yamagataya, debían bajar a sesenta y cinco pies, mantener su avión estabilizado a una velocidad de 150 nudos y lanzar un torpedo simulado contra un blanco situado solamente a 1.600 pies de la costa de la bahía. Tales órdenes eran contrarias a casi todas las reglas de seguridad que se habían enseñado a los pilotos. Volando a 150 nudos de velocidad y solamente a unos pies sobre el mar, el menor error de apreciación llevaría a su avión directamente dentro del agua. Después de lanzar sus torpedos debían remontarse rápidamente y hacer simultáneamente un brusco giro a la derecha. Todo el ejercicio exigía un delicado equilibrio entre la osadía y la prudencia.

Todos los días los aviones torpederos practicaban el nuevo ejercicio, mientras los habitantes de Kagoshima seguían acostumbrándose a que su ciudad se viera envuelta por los zumbidos. Cada piloto hizo más de cincuenta vuelos de prácticas; sin embargo, en los miles de pruebas que se realizaron ocurrieron muy pocos accidentes. Para conducir el ataque aéreo durante el día se necesitaba un hombre que combinara la habilidad de un piloto de primera clase con las cualidades normales de mando. A recomendación de Genda se designó a su amigo y condiscípulo el capitán de fragata Mitsuo Fuchida. A los veintinueve años, Fuchida tenía 3.000 horas de vuelo en su haber y era un veterano de la guerra de China. Apasionado por el vuelo, trabajador duro y extrovertido. Fuchida era un hombre de acción. Genda, con el que había trabajado en colaboración, era primero y sobre todo un oficial de estado mayor. Genda no soportaba a los estúpidos y se impacientaba con los pilotos de las unidades que no eran capaces de hacer lo que hacía la

El capitán de fragata Mitsuo Fuchida, responsable del adiestramiento de las tripulaciones aéreas y conductor de la primera oleada de ataque. Herido en la batalla de Midway, se convirtió en pastor portestante al finalizar la guerra.

suya. Fuchida, por el contrario, era un hombre de tacto y con un magnetismo personal ante el que respondían los hombres. Juntos, Genda y Fuchida, se estimulaban recíprocamente y sus relaciones contribuyeron en gran parte al éxito del adiestramiento en el que, en última instancia, se fundamentaba la Operación Z. Como dijo más tarde Fuchida: «Genda escribía el guión. Mis pilotos y yo lo realizamos.»

Se exigía aquilatar los tiempos al segundo y lograr exactitud máxima en los impactos durante el día. Esto significaba que cada uno de los pilotos debía saber exactamente lo que se esperaba de él cuándo y dónde. Obviamente, era de la mayor importancia conocer los blancos que cada uno tenía asignados. Para este fin se construyó una maqueta de Pearl Harbour y sus alrededores, que se instaló a bordo del portaviones *Akagi* el último octubre. Genda llamó por grupos a los pilotos al *Akagi* y les dijo que se estaba preparando un ataque contra Pearl Harbour y les mostró la maqueta. La finalidad de practicar ataques simulados contra blancos estacionarios se aclaraba ahora.

Después de recomendarles que el secreto era vital para el éxito de la operación, Genda explicó el plan en líneas generales en la medida que debían conocerlo los pilotos. Hablanco con su habitual e inexpresiva monotonía, dijo que existían dos posibilidades. Si se lograba la sorpresa, los aviones torpederos atacarían primero, seguidos inmediatamente por los bombarderos de alta cota y, por último, atacarían los aviones de bombardeo en picado; los cuales cumplirían mejor su cometido entre los humos de los ataques precedentes. Si se perdía la sorpresa, se llevaría a cabo «un ataque en tromba» efectuado por los cazas, que se esforzarían por lograr el dominio del aire sobre la zona del objetivo antes de que los aviones de ataque llegaran para efectuar su tarea. Cada método requería una aproximación y táctica diferentes, y la decisión respecto al tipo de ataque que se llevaría a cabo se presentaba difícil porque la elección tendría que tomarse volando a 10.000 pies y durante la aproximación a Oahu. A todos impresionó la rápida explicación de los detalles esenciales realizada por Genda, e incluso los pilotos más fatalistas confesaron haber sentido los escalofríos del miedo.

El 5 de noviembre, Yamamoto promulgó su «Orden de Operaciones, Altamente Secreta, número 1», cuyo preámbulo decía: «El Imperio japonés declara la guerra a los Estados Unidos, Inglaterra y Holanda.» «La guerra se declarará el día X. Esta orden se hará efectiva el día Y... En el Este la flota norteamericana será destruida y las líneas de comunicación de los Estados Unidos con Oriente quedarán cortadas...» El ataque a Pearl Harbour había dejado de ser un sueño para conversirse en realidad. La única cuestión pendiente ahora era saber cuándo se llevaría a efecto el ataque. Para resolverla, el almirante llamó al meteorólogo de la flota, capitán de fragata Kanai Ota. Debían considerase la fase de la luna y el día de la semana, y Ota aconsejó el 10 de diciembre como día «Y», ya que éste era el día en que «no habría luna». Pero el 10 de diciembre en Japón sería el 9 de diciembre en Hawai; un martes. Y Yamamoto sabía que la flota del Pacífico salía regularmente de Pearl Harbour los lunes y regresaba los viernes, después de efectuar los ejercicios. Como los martes era probable que hubiesen pocos buques en Pearl Harbour, se escogió el domingo más próximo.

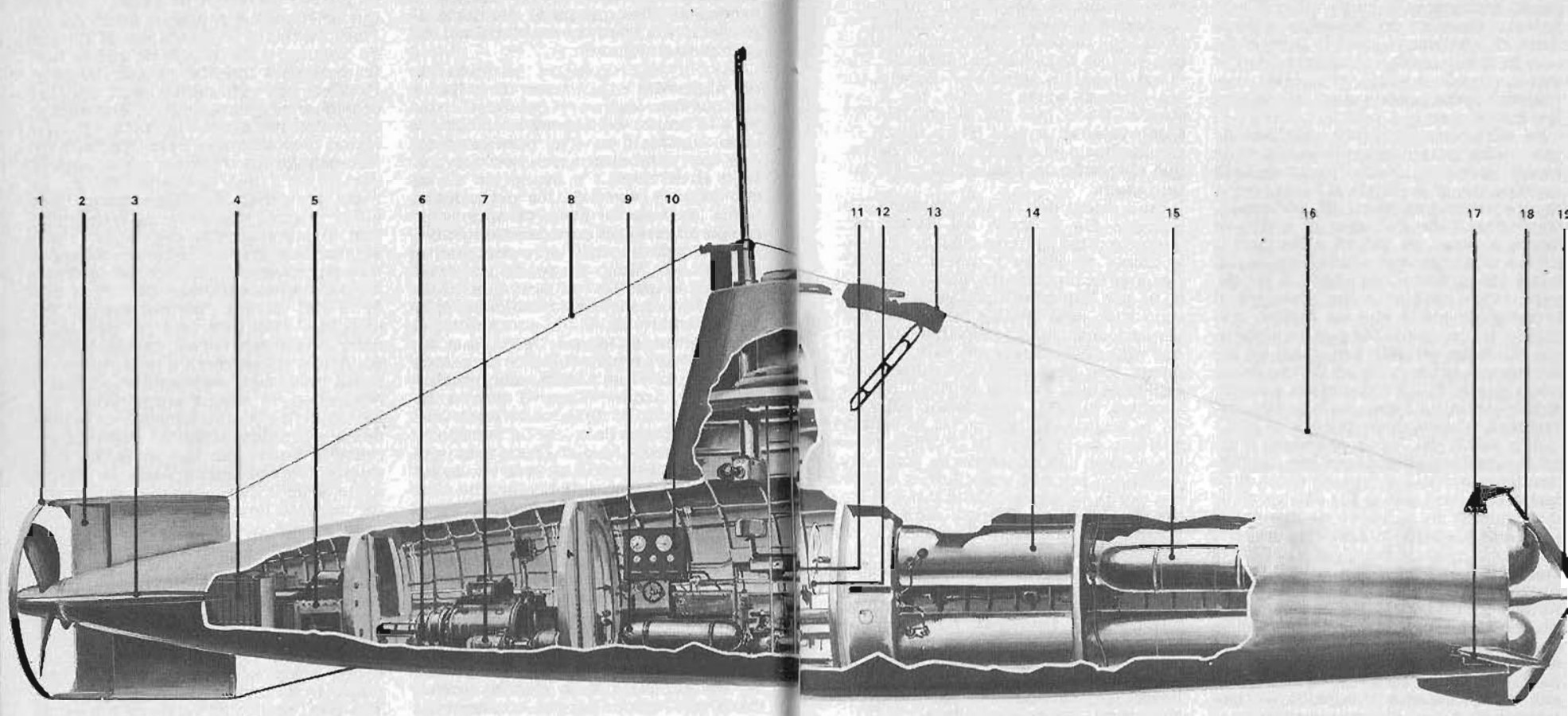
El mismo 5 de noviembre tuvo lugar una conferencia imperial en Tokio. En una sesión breve, se aprobaron dos «propuestas» que contenían las «últimas condiciones». El almirante Nomura y el enviado especial Kurusu debían presentarlas al Departamento de Estado de los Estados Unidos. Ninguno de los asistentes a la conferencia esperaba que estas condiciones fuesen aceptadas por los norteamericanos y, en realidad, el propósito de la reunión era dar instrucciones a las fuerzas armadas del Japón «para estar listas para la lucha a principios de diciembre».

Todo estaba ya dispuesto, y el 6 de noviembre tuvo lugar una última demostración de la fase final de la operación proyectada. Seis portaviones y 350 aviones efectuaron un ataque simulado contra un blanco situado a 200 millas de la zona de lanzamiento; reproduciendo, en lo posible las condiciones que existían en Oahu. El ejercicio salió bien y aunque Yamamoto estaba muy ocupado para presenciarlo, se transmitió su felicitación a la flota: *Kokegi wa, inigoto nari* (el ataque fue espléndido). Al día siguiente el disgustado almirante Nagumo, que aún abrigaba esperanzas de que ocurriese algo que cancelase la operación, recibió la «Orden de Operaciones número 2». El «día Y será el 8 de diciembre de 1941, domingo 7 de diciembre en Hawai», «La fuerza operativa que mantendrá sus movimientos estrictamente secretos, se reunirá en la bahía de Takan el 22 de noviembre», ordenaba Yamamoto. (La bahía de Takan, llamada también bahía de Hitokappu y Tankapp-Wau, está en las Kuriles, la cadena de islas que parte del norte de Hokkaido, la isla más septentrional del archipiélago japonés).

Los buques de la fuerza operativa fueron aligerados en sus bases de todos los equipos innecesarios y quedaron listos para la acción. Se descargó todo lo que no se consideró esencial para la operación, con el fin de poder cargar combustible al máximo, y a excepción de las cubiertas de vuelo de los portaviones, todos los espacios libres se aprovecharon para ubicar bidones de combustible. Nagumo, desde su buque insignia, el portaviones Akagi fondeado en Yokosuka, en la isla Sea, anunció que «el orden de batalla» estaría completado el 20 de noviembre. El 11 de noviembre, el contralmirante Natomi Ugaki, que sucedió a Fukudome como jefe de estado mayor de la Flota Combinada, pronunció un apasionado discurso ante los jefes de escuadrilla de la fuerza operativa. «Una gigantesca flota... se ha reunido en Pearl Harbour», decía. «Esta flota será totalmente destruida de una vez en los primeros momentos de las hostilidades. Si este plan (Operación Z) fracasa, nuestra Marina sufrirá el desgraciado destino de ser incapaz de renacer nuevamente. El éxito del ataque por sopresa sobre Pearl Harbour demostrará ser el Waterloo de la guerra venidera. Por esta razón la Marina Imperial está reuniendo lo mejor de su potencial en buques y aviones para asegurar su feliz resultado. Es seguro que la gran industria pesada de Norteamérica está siendo trasformada con rapidez para la construcción de buques, aviones y otras clases de material de guerra. Tardará varios meses en movilizar su potencial humano contra nosotros. Si nos aseguramos la supremacía estratégica desde el principio, atacando y conquistando todos los puntos clave de un golpe, mientras Norteamérica está aún sin preparar, podremos inclinar las balanzas de las operaciones posteriores a nuestro favor.» Inclinándose ceremoniosamente finalizó: «El cielo dará testimonio de la rectitud de nuestros esfuerzos.»

Todos con arreglo al detallado programa del plan de Yamamoto. Entre el 18 y el 20 de noviembre, una semana antes de que se hiciese a la mar el primer portaviones de Nagumo, salieron de sus bases de Kure y Yokosuka veintisiete grandes submarinos de la clase «I», en grupos de tres. Cada uno de estos grandes cruceros submarinos debía estar en su puesto, alrededor de Oahu, antes de que se efectuase el ataque aéreo contra Pearl Harbour. Si fracasaba el ataque de Nagumo y los buques de guerra norteamericanos intentaban salir hacia el Pacífico, los submarinos aun podrían ocasionarles grandes daños. Si surgía la necesidad, permanecerían en las aguas de Hawai para bloquear Pearl Harbour, interceptando los refuerzos y suministros norteamericanos procedentes de la costa occidental de Norteamérica. Los cinco últimos que salieron transportaban el arma secreta del Japón: cinco submarinos enanos, que se esperaba que penetrasen en el interior de Pearl un poco antes del amanecer, en la mañana del ataque, permaneciendo sumergidos mientras éste se llevaba a cabo. A la puesta del sol, cuando los norteamericanos creyesen que la operación había finalizado, saldrían a superficie y realizarían un ataque por sorpresa. Estos pequeños buques nacieron de la idea de los «torpedos humanos» sugerida durante la guerra ruso-japonesa. La propuesta original tendía hacia la clásica arma suicida japonesa que aseguraría un impacto lanzando un torpedo pilotado por un hombre desde un submarino nodriza. El proyecto se rechazó desde un principio debido a la pérdida de personal adiestrado que significaría. Pero cuando se logró la forma de recuperar los submarinos, Yamamoto se convenció de que la idea era aprovechable y en 1941 ya se habían construido veinte submarinos enanos. Desplazaban 46 toneladas, su eslora era de 78,5 pies, tenían un radio de 6 pies, su autonomía era de dieciséis horas (175 millas) y podían permanecer sumergidos hasta cinco horas. Cinco de ellos se asignaron a la operación de Pearl Harbour. Cada uno se transportó a las proximidades de Pearl Harbour firmemente estibado en la cubierta de un buque nodriza de clase «I», e iba tripulado por dos hombres voluntarios. Ninguno de estos valerosos jóvenes esperaba regresar con vida al Japón. Su misión exigía el mismo espíritu de sacrificio que se pidio a los pilotos *kamikaze* de finales de la guerra, y aceptaban su destino de buena gana. En una pequeña fiesta ce-

Submarino enano japonés tipo A. Desplazamiento: **46 tns. (sumergido).** Dotación: **dos hombres.** Dimensiones: **78,5 pies de eslora y 6 pies de radio.** Motores: **uno eléctrico de 600 hp. (sumergido).** Velocidad: **23/19 nudos.** Armamento: **dos tubos lanzatorpedos de 18 pulgadas.**



1. Defensa de la hélice.
2. Timón vertical.
3. Timón horizontal de popa.
4. Baterías.
5. Caja de transmisión.
6. Motores eléctricos.
7. Estay de popa.
8. Estay de popa.
9. Oxígeno.
10. Instrumentos de control de máquinas y velocidad.
11. Asiento de timonel.
12. Rueda de gobierno.
13. Tijera de cortacables.
14. Tubos de torpedos.
15. Aire comprimido para lanzar los torpedos.
16. Estay de proa.
17. Timón horizontal de proa.
18. Tapas de proa.
19. Defensa de las tapas.

lebrada a bordo del submarino nodriza *Katori* solicitaron del comandante de los submarinos, almirante Mitsumi Shimuzu, permiso para atacar al dictado de su propia iniciativa en vez de esperar hasta la puesta del sol. «Alguno de nosotros estará tan excitado que puede desbaratar el juego», dijo el más antiguo. Shimuzu no se mostraba partidario de efectuar el cambio pero al fin accedió a ello: cada comandante podría atacar cuando gustase; si lo creía conveniente podía hacerlo al mismo tiempo que los aviones.

Se adoptaron medidas extremas de precaución para ocultar la salida de la fuerza operativa. Nadie podía deducir que los buques se dirigía al Norte ya que se acopiaron uniformes de invierno y tropicales. Para disimular el éxodo de tantos aviones, se ordenó a las fuerzas aéreas cercanas que efectuasen vuelos sobre las ciudades. Se incitó a las dependencias navales a dar permisos al personal de modo que los lugares normalmente frecuentados por los marineros siguiesen estando llenos, así los observadores extranjeros en Tokyo dedujeron que la Flota Combinada no solamente estaba en Japón, sino que sus dotaciones estaban de permiso.

A la salida del Japón se ordenó mantener absoluto silencio en las radiocomunicaciones a los buques de la flota operativa. Para paliar los efectos de la disminución en el tráfico de comunicaciones se preparó un plan que entraría en vigor cuando la fuerza se hiciese a la mar. Para esto se concibió un tráfico fingido durante varias semanas de forma que no se notase un cambio brusco en el volumen de las comunicacaciones. El cambio de los indicativos de llamada de la flota también sirvió para confundir a las estaciones de escucha de los Estados Unidos en los momentos cruciales. El resultado fue que la mayor parte de la inteligencia obtenida por los norteamericanos al analizar el tráfico de comunicaciones durante el mes de noviembre, sirvió para sembrar fatalmente la confusión. El 17 de noviembre, cuando la flota de Nagumo se dirigía a la bahía de Tankan, se informó a Washington y Honolulú que «la mayor parte de los portaviones japoneses estaban en la zona de Kure-Sasebo». El 27 de noviembre, en que la fuerza operativa estaba camino de las Hawai, se creía que los portaviones «estaban en aguas de la metrópoli». A partir de entonces la inteligencia de los Estados Unidos hubo de admitir que sus equipos de escucha habían perdido el rastro del grueso de la flota japonesa. Al preguntar el almirante Kimmel, al oficial jefe de la inteligencia en Pearl Harbour, dónde pensaba él que estuviese dicha flota, éste contestó que «creía que estaba en aguas del Japón» pero que realmente lo desconocía. Kimmel replicó con una puya «¿Quiere usted decir que podría aparecer remontando Diamond Head sin saberlo?» «Espero que sea avistada antes de eso», fue la respuesta. Dado que los buques de Nagumo estaban a más de la mitad del camino hacia su objetivo, puede decirse que el engaño de Yamamoto había surtido efecto.

En la tarde del 17 de noviembre, Yamamoto fue a bordo del *Akagi* para despedir a los oficiales más antiguos de la fuerza operativa y desearles suerte. Después de un corto y sombrío discurso, en el que Yamamoto previno a su auditorio ante «una terrible resistencia norteamericana», finalizó diciendo: «Espero que esta operación tenga éxito.» Al expresar uno de los comandantes, como siguiendo una especie de ritual de costumbres, la neta «esperanza» del éxito de la proyectada operación, el sentido positivo de la frase de Yamamoto se tomó como una expresión de confianza. Alentados por esto sus oficiales brindaron por la venidera batalla y por el emperador: *¡Banzai! ¡Banzai! ¡Banzai!*

Aquella noche los buques de la fuerza operativa que se reunieron en la bahía de Saeki quedaron en oscurecimiento total, levaron anclas y se deslizaron hacia alta mar. Otros salieron de distintos puertos de la costa para dirigirse al lugar de reunión. En total eran treinta y un buques: seis portaviones, dos acorazados, dos cruceros pesados, un crucero ligero, tres submarinos, nueve destructores y ocho petroleros lentos:

Portaviones (vicealmirante Chuichi Nagumo): *Akagi, Kaga, Soryu, Hiryu, Zuikaku y Shokaku.*

Fuerza de apoyo (vicealmirante Gunichi Mikawa): acorazados: *Heiei, Kirishima;* cruceros pesados: *Tone* y *Chikuma.*

Cortina de protección (contralmirante Sentaro Omori); crucero ligero: *Abukuma;* destructores: *Tanikaze, Hamakaze, Urakaze, Asakze, Kasumi, Arare, Kagero, Shiranuhi y Akigumo.*

Fuerza de aprovisionamiento (comandante del *Kyokuto Maru*) petroleros: *Kyokuto Maru, Kykuyo Maru, Kenyo Maru, Kokuyo Maru, Shinkoku Maru, Tho Maru, Toei Maru y Nippon Maru.*

Para reconocer la derrota de la fuerza de Nagumo, navegaban tres submarinos avanzados en el sentido de la marcha, y dos destructores el *Akebono* y el *Ushio* recibieron orden de destruir la base aérea norteamericana de las islas Midway simultáneamente con el ataque de Oahu. El 22 de noviembre estaban todos en la desabrigada y rocosa ensenada de la bahía de Tankan en Etorufu, la mayor de las Kuriles.

Las Kuriles, las dieciseis islas denominadas también «islas brumosas», por estar siempre envueltas en niebla, no aparecen en las guias de viajeros. A 1.000 millas al norte de Tokyo y rodeadas por mares turbulentas, solamente están habitadas por unos cuantos pescadores que llevan una vida pobre en una región singular por su falta de atractivo. Para la «Operación Z», sin embargo, el lugar era perfecto; el soñado por un bucanero como escondite ideal. En aislamiento completo, cayendo nieve intermitentemente de los cielos grises del invierno, fondeó la flota de portaviones más poderosa del mundo, en espera de órdenes posteriores.

El 22 de noviembre, Nagumo citó a su estado mayor en la sala del *Agaki*, donde se había instalado la maqueta de Pearl Harbour. Aquí el capitán de corbeta Suzuki, recién venido de su excursión a Honolulú, les dio algunas explicaciones. No tenía nada nuevo que revelar, pero como cualquier información de primera mano era recibida con avidez, su auditorio estuvo especialmente atento en esta ocasión. Después de hablar de la costumbre que tenía la flota norteamericana de pasar el fin de semana en Pearl Harbour, describió los campos de aviación dando una estimación del potencial aéreo de Oahu. (De hecho lo sobrestimó; dijo Suzuki que existían 455 aviones en Oahu: en realidad, en todas las Hawai habían 231 aviones). Nagumo permaneció en silencio hasta que Suzuki finalizó su exposición. Pero con la cantidad de preguntas que lanzó a éste daba la impresión de ser un hombre cuya mente estaba llena de temores. Si Yamamoto tenía confianza en la operación. Nagumo no tenía ninguna. ¿Qué hay de la posibilidad de ser descubierto mientras navegamos hacia Oahu? ¿Sería posible, después de todo, que la flota norteamericana no estuviese en Pearl Harbour? ¿Cuáles eran las posibilidades de represalia después del ataque? Dar seguridades sobre cada punto no era fácil. Suzuki solo pudo repetir lo que había dicho el estado mayor naval a Yamamoto en Tokyo: que las ventajas parecían estar a favor de los japoneses. Y en cuanto a los portaviones norteamericanos basados en Pearl Harbour no pudo dar seguridad alguna. Era más que probable que estos valiosos objetivos no pudiesen lograrse en el ataque, y era este hecho el que más preocupaba a Nagumo. A primeras horas de la mañana siguiente, 23 de noviembre, se citó a bordo del *Agaki* a todos los comandantes de buques y otro personal, que se consideraba clave en los buques, para oir una conferencia especial. Aún había algunos que no estaban en el secreto de su misión; incluso que había ingenuos que pensaban que se estaba llevando a cabo un ejercicio más. Tales ilusiones se vinieron abajo cuando Nagumo les dijo por qué se había reunido la fuerza operativa en la bahía de Tankan. No era aun absolutamente cierto que fuesen a atacar a Pearl Harbour, dijo, esperaba que Tokyo le diese la orden final. Si las delicadas negociaciones que se efectuaban en Washington tenían éxito, la fuerza operativa regresaría al Japón; pero si fracasaban se llevaría a cabo el ataque. Sería una operación peligrosa pero su éxito era imperativo pra los planes de guerra del Japón.

En Washington, los diplomáticos ya temían que las negociaciones estuviesen sentenciadas. Los jefes de estado mayor del ejército y de la marina de los Estados Unidos aconsejaron al presidente Roosevelt que la guerra debía evitarse mientras fuese posible. Pero los tres reconocieron que no podría retrasarse, y de acuerdo con la prensa norteamericana «todos desde Rangoon hasta Honolulú estaban en el puesto de combate». A través de los mensajes «Mágico» supo Washington que el ministerio de asuntos exteriores japonés había fijado el día 29 de noviembre como fecha límite, después de la cual «las cosas sucederán atumáticamente». Las cosas se complicaron de tal forma que a finales de noviembre se iniciaría una secuencia de acontecimientos en la que el Japón no podría retroceder. Y esto sólo podía significar una cosa: la guerra. Por si los acontecimientos comenzaban a precipitarse, el 25 de noviembre Yamamoto ordenó a Nagumo arrumbar hacia las Hawai.

La fuerza operativa navega

El fatídico viaje comenzó poco antes del amanecer del día 26 de noviembre. Cuando los buques levaron anclas el ataque aún no estaba decidido de forma definitiva. Pero la resolución final de ir a la guerra se adoptó ese día y Yamamoto se había anticipado veinticuatro horas en dar la orden de salida. (El primer ministro Tojo declararía después que él no tenía conocimiento de que la fuerza operativa hubiese iniciado entonces su navegación. Es posible que así fuese porque Tojo era un hombre del ejército de tierra. Pero al margen de que la marina le mantuviese informado o no, Tojo ya había dado la impresión de que era inminente el acto de beligerancia japonés). Kurusu y Nomura presentaron en Washington la última oferta del Japón al secretario de estado Crdell Hull el 20 de noviembre. El Japón retiraría del Sur de Indochina sus tropas si se le aseguraba el libre acceso a las materias primas y petróleo de las Indias Holandesas Orientales y si se reanudaban los suministros de petróleo por parte de los Estados Unidos. El Japón permanecería en el Norte de Indochina y en China, y el resto del Sudoeste Asiático se consideraría como una zona neutral: los Estados Unidos deberían cesar en su apoyo al generalísimo chino Chian Kai-shek. Seis días después Cordell Hull dio la respuesta. Según la interpretación japonesa era poco menos que un ultimátum. No contenía concesión alguna: el memorándum reiteraba una actitud sin compromisos. Como condición previa al levantamiento de sanciones, los japoneses tendrían que retirarse no solamente de Indochina, sino también de toda la China. Los Estados Unidos requerían el abandono de todo lo que habían conquistado desde enero de 1931. A menos que se perdiese la vergüenza esta respuesta no podía siquiera ser considerada. La nota, decía Tojo, demostraba claramente que los norteamericanos eran «insinceros»; estaba en peligro la existencia misma del Japón. Por esto, se persuadió al emperador de que permitiera el curso de las leyes para hacer frente a una situación de emergencia.

Según la constitución japonesa, se precisaba el permiso del emperador para poder iniciar las hostilidades. E Hirohito se esforzaba, dentro de los estrictos límites que le era permitido, en encontrar una fórmula para evitar la guerra con Norteamérica. Durante varios meses estuvo preocupado por la actitud adoptada por Tojo y, posteriormente, por la Marina. El 29 de noviembre, a los tres días de abandonar los portaviones de Nagumo la bahía de Tankan, se convocó una reunión en el palacio imperial para que Tojo explicase la situación de la crisis. (El protocolo no permitía que el mismo emperador tomara parte en las conferencias pero sus opiniones eran expresadas por sus consejeros.) Tojo fue tajante: la guerra con Norteamérica era inevitable. En cualquier caso, las probabilidades de vencer eran mayores de lo que pensaban los indecisos. Dejando fuera de combate a la Flota del Pacífico de los Estados Unidos y conquistando el sudeste asiático, el Japón podría defender en profundidad una zona de autarquía. Los norteamericanos se darían cuenta con el tiempo de la inutilidad de continuar la lucha y el conflicto podía terminar relativamente pronto.

Un emperador más enérgico pudo haber intervenido en este momento. Pero Hirohito prefirió no hacerlo. Pudo ejercer influencia en los políticos, pero no podía dictar la plítica y por tradición su derecho a intervenir se limitaba al arbitraje cuando existía desacuerdo en el gabinete respecto a una cuestión vital. Pensando, posiblemente, en que tal posibilidad existise, citó al almirante Shimada, ministro de marina, y al almirante Nagano, jefe del estado mayor naval, para una audiencia privada el día anterior a la conferencia imperial prevista para el uno de diciembre. Había oído, les dijo el emperador, que la Marina Imperial no estaba preparada para la guerra y que no tenía plena confianza en sus probabilidades de éxito en caso de una guerra con los Estados Unidos. Esta era una opinión expresada por el hermano del emperador, el príncipe Takamatzu, que era oficial de marina. ¿Era cierto esto? Si los dos almirantes captaron el significado implícito de la pregunta del emperador, se mostraron más deseosos de conservar la iniciativa de la marina en un conflicto en el que las esperanzas de evitarlo eran prácticamente nulas. La marina, aseguraron, estaba bien preparada y se sentía razonablemente confiada.

Cuando se convocó la Conferencia Imperial, en el ala este del palacio al siguiente día, Tojo, a quien se le había informado de la audiencia del día anterior, sentó claramente que su gobierno estaba decidido a ir a la guerra con los Estados Unidos, en los términos siguientes:

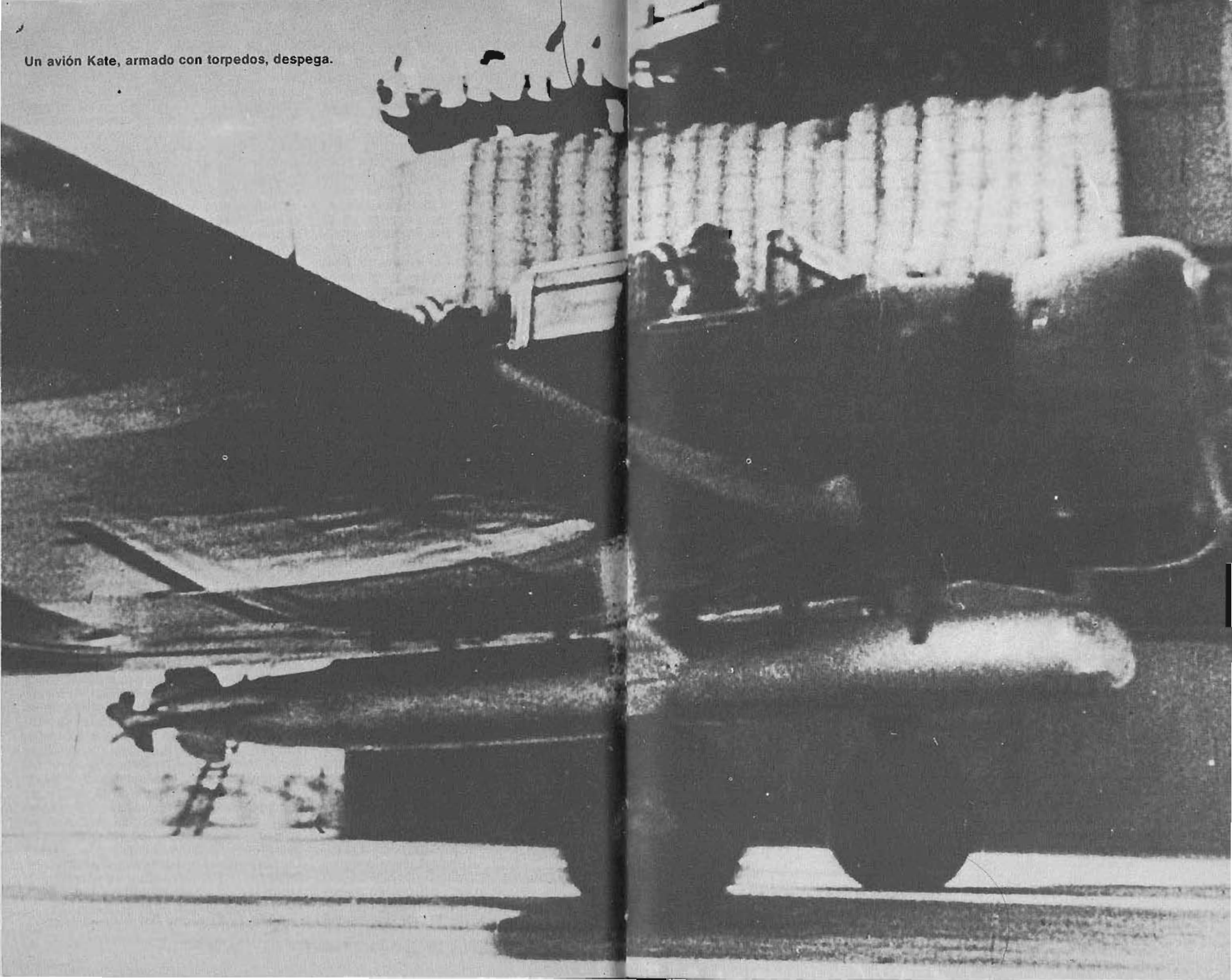
«Está claro que no podemos ganar la contienda mediante la diplomacia. Por otra parte, los Estados Unidos, Inglaterra, Holanda y China, han incrementado su presión económica y militar sobre nosotros... Habiendo llegado las cosas a este punto no tenemos otro recurso que ir a la guerra contra los Estados Unidos, Inglaterra y Holanda...».

Esto atañía directamente a Su Majestad, dijo el primer ministro, pero la guerra era absoluta y urgentemente necesaria. Se habían considerado todos los aspectos y Japón nunca estaría en mejores condiciones de vencer que ahora. En el caso improbable de que los norteamericanos decidieran conceder al Japón sus demandas, para conservar la paz, aseguró al emperador, él estaba en condiciones de suspender el ataque. El ministro de asuntos exteriores, Shigenoru Togo, habló entonces confirmando la opinión de Tojo de que la diplomacia no podría conseguir nada más. Finalmente los jefes de las dos fuerzas armadas (Sugiyama por el ejército y Nagano por la marina), dijeron en sus discursos que los soldados, marinos y aviadores de la nación «ardían en deseos de dar sus vidas» cuando lo ordenara el emperador.

La cuestión con que se enfrentaba el empeerador ahora no era si debía o no haber guerra, sino cuándo debería comenzar las hostilidades. Togo, ministro de asuntos exteriores, ya había chocado con Nagano respecto a la programación de la «Operación Z», y sin duda la cuestión se elevaría a Hirohito. Como el Japón tenía que finalizar las negociaciones diplomáticas y hacer una declaración formal de guerra, Togo preguntó a Nagano el momento en que debería empezar la guerra, a lo que el último contestó que se había planeado un ataque por sorpresa. Y el vicealmirante Ito, segundo jefe del estado mayor naval, añadió: «No queremos que terminen las negociaciones hasta que comiencen las hostilidades; a fin de lograr los máximos efectos posibles en el ataque inicial.» Cuando la Conferencia Imperial estuvo conforme en que la guerra era inevitable, se debatió la posibilidad de continuar las negociaciones con Washington mientras el Japón lanzaba el devastador ataque en el Pacífico. La primera sugerencia fue que las negociaciones deberían terminarse de modo que los norteamericanos recibiesen la noticia hora y media antes de la ruptura de las hostilidades. En el debate, sin embargo, se decidió que una hora y media era demasiado tiempo y un intervalo demasiado peligroso que habría de reducirse. Finalmente, se acordó que debería existir «al menos media hora» entre la entrega de la declaración formal de guerra en Washington y el bombardeo de Oahu. Molesto por el resultado de la conferencia pero impotente constitucionalmente, el emperador aceptó la decisión de su gobierno y firmó el edicto que irrevocablemente llevaba al Japón a la guerra. La hora exacta, según el secretario del gabinete, Naoki Hoshino, en que Japón «encendió la luz de la paz en Asia» eran las cuatro y veinte de la tarde.

A las 10,30 horas del 2 de diciembre

• Una fuerza operativa es un conjunto de buques y aeronaves, de tipos diferentes generalmente, elegidos y organizados para llevar a cabo una misión concreta. Cumplida ésta, se reintegran a sus organizaciones de procedencia. N. T.



Un avión Kate, armado con torpedos, despega.

El primer ministro Tojo.

cuando el gabinete ratificaba en Tokyo la decisión adoptada el día anterior, los buques de Nagumo llevaban ya siete días de navegación. Hasta entonces el viaje había transcurrido sin novedad alguna. El tiempo era ideal: cielos despejados, vientos ligeros y poca visibilidad. La velocidad de crucero sostenida era de doce nudos; la máxima que podrían dar los petroleros más lentos. Los portaviones navegaban en dos líneas paralelas con los acorazados *Kirishima* y *Hiei* a popa, mientras que los cruceros pesados *Tone* y *Chikuma* se mantenían en puestos situados varias millas a cada lado de la formación. Para asegurar el silencio en las radiocomunicaciones se precintaron los transmisores y la mayor parte de las comunicaciones entre los buques se realizaban mediante banderas y señales luminosas. Sin embargo, tuvieron que efectuarse algunas comunicaciones mediante la radio ya que habría sido una necedad esperar que la navegación de semejante armada de buques se pudiese coordinar sin ellas. Lo buques grandes podían captar emisiones en onda corta procedentes del Japón, pero esto era imposible para los más pequeños —especialmente los submarinos— debido a la poca altura de sus antenas y a la curvatura de la tierra. Para resolver este problema los técnicos de radio de Nagumo se valieron de un subterfugio. Las emisiones de alta frecuencia (onda corta) que captaba uno de los portaviones se retransmitían simultáneamente en baja frecuencia. Así los buques más pequeños podían interceptar estas emisiones de corto alcance, y el engaño salió casi a la perfección porque ninguna de las estaciones de escucha norteamericanas buscaba emisiones japonesas en la banda de bajas frecuencias. Sin embargo, en la guerra lo que cuenta es lo inesperado (el éxito general de la «Operación Z» es el mejor ejemplo de esta máxima) y un pequeño fallo surgido en el secreto de las comunicaciones de radio pudo haber perjudicado la operación. El 29 de noviembre, el trasatlántico de lujo *Lurline*, buque insignia de la compañía Natson Line en viaje desde San Francisclo a Honolulú, estaba a tres días de navegación de las Hawai. Casualmeente, el radiotelegrafista jefe del *Lurline*, oficial segundo Grogan —un irlandés de cuarenta y siete años de edad—, captó con sus equipos de radio, extremadamente sensibles, algunas señales débiles que no pudo identificar. Sin saberlo, Grogan había tropezado con uno de los resquicios de la seguridad de Nagumo y durante varios días él y sus compañeros estuvieron escuchando a la fuerza operativa japonesa en su misión clandestina. Ni Grogan ni el capitán del buque pudieron resolver el misterio. Pero intuitivamente sospecharon que las emisiones provenían de alguien que trataba de ocultar sus movimientos y llegaron a la conclusión de que habían detectado a una fuerza fantasma que se dirigía furtivamente hacia las Hawai. Cuando el *Lurline* amarró en Honolulú se presentó un informe a las autoridades navales norteamericanas. Tampoco en esta ocasión hizo caso la inteligencia de esta migaja de información. No se hizo nada, y se despreció otra advertencia.

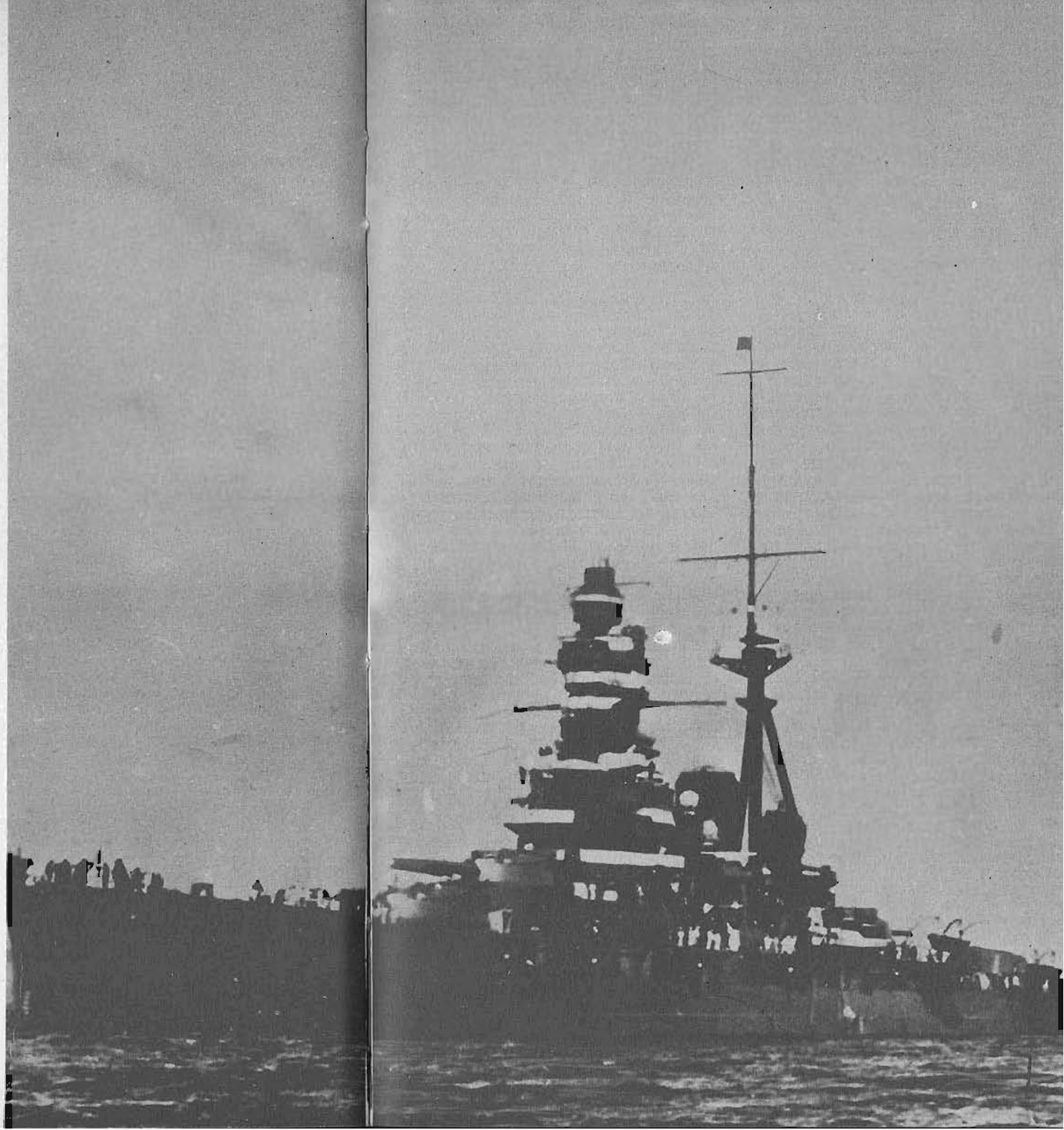
Entre tanto, la flota japonesa navegaba implacablemente hacia su presa. Nagumo, abrumado por la incertidumbre que sentía desde el momento en que los buques abandonaron la bahía de Tankan, no podía desembarazarse del obsesionante temor de ser detectado, aún confiaba en que un mensaje de Tokyo cancelara la operación y ordenara a la flota regresar a sus bases. La suerte estaba aún de su parte. A medida que la flota se aproximaba a las Hawai, las tormentas eran más fuertes y la mar más gruesa. Los hombres eran barridos de las cubiertas de los buques pero no era oportuno detenerse para recoger a los náufragos. No se disminuyó la velocidad cuando una espesa niebla cubrió a los buques en un impresionante silencio. Se captó el peligro de colisión; en esta fatídica operación, aquilatada hasta el segundo, la flota debía someterse a los tiempos programados y la niebla proporcionaba cobertura al menos. Debajo de las cubiertas de los portaviones, los pilotos observaban detenidamente los mapas, estudiaban modelos a escalas de sus blancos y discutían su misión mientras bebían «sake». Los mensajes periódicos y codificados, procedentes del consulado de Honolulú y recibidos vía Tokyo, traían las últimas informaciones respecto a las actividades en Pearl Harbour. En las salas de comunicaciones, los japoneses mantenían una estricta vigilancia sobre las transmisiones procedentes de las estaciones de radio. ¿Había sido detectada la aproximación de su armada? Como las emisoras de Honolulú continuaban transmitiendo los programas normales

de tiempo de paz, parecía que los norteamericanos no imaginaban su existencia.

Al parecer los norteamericanos no sospechaban nada; su atención había sido distraída. Desde Yokohama, el *Tatsuta Maru*, buque insignia de la compañía NYK, salió expresamente hacia San Francisco el 2 de diciembre. La prensa norteamericana comentó ampliamente que la razón de la misión de este trasatlántico era «intercambiar a los norteamericanos evacuados de Oriente por los súbditos japoneses residentes en los Estados Unidos». El buque debía llegar a los Estados Unidos el día 14 de diciembre, así el 3 de diciembre el «New York Times» interpretó esto «como un hecho significativo de que el Japón pensaba que nada iba a suceder durante algún tiempo». Pero el viaje fue una maniobra de engaño. Antes de hacerse a la mar el *Tatsuta Maru* se le dio a su capitán un sobre lacrado que debería abrir el 7 de diciembre. El sobre contenía la orden de regreso al Japón y de mantener el silencio en las radiocomunicaciones durante el viaje de regreso.

También contribuyeron a que los norteamericanos apartaran su atención de las Hawai, los informes acerca del movimiento de convoyes japoneses en el Sur del Pacífico y las concentraciones de tropas en Indochina. El 28 de noviembre el «New York Times» especulaba: «Esto puede ser una Marcha sobre Tailandia», y en la edición del uno de diciembre recordaba a sus lectores que «el enviado Kurusu y el embajador Nomura» tenían instrucciones del gobierno japonés de continuar las conversaciones de Washington. «Al menos para retrasar la guerra.»Los acontecimientos se desarrollaban con rapidez y de forma bastante confusa, de modo que cuando este artículo estaba en los puestos de venta de periódicos carecía realmente de actualidad.

A las 05,30 horas del 2 de diciembre (hora japonesa), un mensaje de Yamamoto disipó las presistentes esperanzas de Nagumo respecto a la cancelación del ataque. El mensaje cifrado decía *Niitaka Yama Nabore* (escalar el monte Niitaka), la frase anunciadora de que las negociaciones habían fracasado y que la fecha establecida para el comienzo de las hostilidades era el 8 de diciembre (hora japonesa). En Honolulú, Otto Kuhun intentaba que su sistema de se-



El acorazado Kirishima.

ñales fuese aprobado por Yoshikawa, y en la oficina del consulado general Kita quemaba sus papeles. Los cónsules y embajadores japoneses de las demás ciudades del sudeste asiático hacían lo mismo.

En la fuerza operativa la emoción aumentaba a medida que transcurría el tiempo. Ya se había rebasado Midway, donde se consideraba que la posibilidad de ser descubierta la fuerza por los norteamericanos era grande. Pero los japoneses tenían la suerte de su lado y con reprimido júbilo los marinos y aviadores comenzaron la preparación final para la batalla.

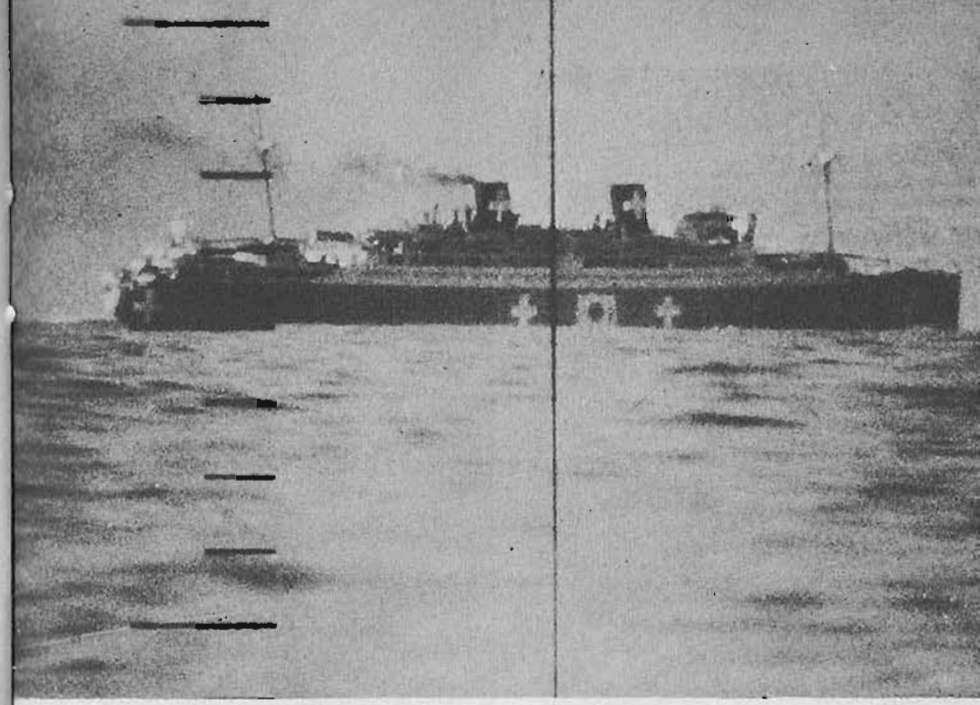
En Tokyo había de considerarse aún una cuestión espinosa. Según el artículo 1.º de la Tercera Convención de la Haya, de la que el Japón era signatario, era obligatorio declarar formalmente la guerra antes de que comenzaran las hostilidades. El emperador había insistido en que el Japón se ajustase a lo estipulado por la ley internacional, y esto provocó muchos quebraderos de cabeza en el ministerio de asuntos exteriores buscando la forma de hacerlo sin provocar la alarma en los Estados Unidos. Yamamoto se oponía con todas sus fuerzas a que se enviara cualquier nota diplomática que insinuara siquiera tal cuestión, antes de que el ataque se hubiese llevado a efecto, por temor a perjudicar su éxito. Si el emperador insistía en prevenir al enemigo sería mejor ordenar el regreso de la flota. El viernes 6 de diciembre la cuestión de una declaración formal de guerra se había convertido en una decisión de importancia vital, entre tanto en el ministerio de asuntos exteriores llovían telegramas que confirmaban la destrucción de los códigos secretos en los consulados de todo el sudeste asiático y de los Estados Unidos. La marina sotenía que no debería transcurrir más de media hora a partir de la entrega de la nota que habría de ser interpretada como la notificación de la existencia del estado de guerra entre el Japón y los Estados Unidos; el ministro de asuntos exteriores, Togo, mantenía firmemente que el intervalo debería ser de dos horas. Cuando se llegó a un compromiso faltaban menos de sesenta horas para atacar Pearl Harbour. «¿Si la nota se entrega a las 13,00 horas de Washington, en la tarde del domingo, existirá suficiente margen de tiempo antes del comienzo de las hostilidades?», preguntó Togo. Hablando en nombre del almirante jefe del estado mayor naval y de Yamamoto, el almirante Ito replicó con énfasis: «el margen de tiempo será suficiente».

Cuando la flota submarina llegó a su destino, Nagumo estaba aún a cuarenta y tres horas del punto desde el que debían despegar los aviones embarcados. Antes de que los veintisiete submarinos de la clase «I» se concentraran sobre las Hawai, para ocupar sus puestos alrededor de Pearl Harbour, tuvieron que soportar un viaje agotador a través de las mares gruesas que agitan el océano. El más próximo a Oahu estaba a ocho millas de distancia solamente, el más alejado lo estaba a 100 millas y formaba parte de la cortina de protección de la flota de superficie. Se enviaron para obtener radio información y transmitirla a la fuerza atacante en el caso de que ésta fuese detectada, también para unirse a la batalla después del ataque aéreo. Cuando alcanzaron las Hawai sólo permanecían en superficie durante la noche: durante el día se sumergían a cota periscópica. En cinco de ellos, las dotaciones de los submarinos enanos se preparaban para su sacrificada misión en el interior del puerto; se perfumaban como si se tratase del ritual previo al *Hari-kiri* (nueve murieron. El único superviviente fue el teniente de navio Kazuo Sakamaki, capturado cuando su nave embarrancó) para que pudiesen «morir gloriosamente, como flores de cerezo que caen sobre la tierra».

Nagumo alcanzó el punto de «no retorno» en la medianoche del viernes 6 de diciembre (hora japonesa). Con independencia de que se hubiese estipulado que debería estar pronto para regresar si en las negociaciones de Washington se llegaba a un acuerdo, las órdenes recibidas le permitían abandonar la misión si era descubierto antes del 6 de diciembre. Todo paracía indicar que la flota no había sido detectada. No se avistaron ni oyeron aviones; tampoco los submarinos y destructores de patrulla vieron ningún buque; las organizaciones de inteligencia no informaron nada que pareciese adverso; radio Honolulú continuaba emitiendo música de baile. Solamente un asunto oscurecía el ánimo de Nagumo: el paradero de los portaviones de los Estados Unidos. Inicialmente Yamamoto confiaba que podría atraparse hasta seis de ellos en Pearl Harbour. A mediados de noviembre tenía información de que el *Yorktown*, *Hornet*, *Lexington* y *Enterprise* estaban basados en Hawai y que el *Saratoga* se reuniría con ellos. A Nagumo se le dijo que el *Saratoga* estaba aún en cualquier parte de la costa de los Estados Unidos, pero como desconocía que el *Yorktown* y el *Hornet* fueron trasladados al Atlántico, él suponía que podría encontrar cuatro portaviones en Pearl Harbour; tres al menos, si uno estaba efectuando ejercicios en la mar. Sin embargo, según un informe enviado por Yoshikawa, el 5 de diciembre no estaban en Pearl Harbour los portaviones. ¿Dónde estaban? Quizá buscándole a él.

El sábado petrolearon los buques de la fuerza operativa, y los petroleros dieron la vuelta para alcanzar un punto de unión después del ataque. Entre tanto Yoshikawa estaba aún realizando su trabajo, y durante la mañana Tokyo difundió su última información sobre Pearl Harbour. En el puerto estaban siete acorazados y siete cruceros, decía aquél. Pero no había portaviones. Cinco de los acorazados han permanecido en puerto durante una semana, dos habían regresado el día anterior. Como era un fin de semana ninguno de los acorazados parecía listo para salir a la mar hasta el lunes, y estarían en puerto cuando atacaran los japoneses. Por la misma razón, era improbable que regresaran el protaviones *Lexington* y los cinco cruceros pesados que habían salido de puerto el viernes. Sin embargo, el crucero que escoltó al *Eterprise*, que abandonó el puerto una semana antes, acababa de regresar y sería una suerte que el portaviones entrase en puerto durante el día. Del *Yorktown* y del *Hornet* no había noticia alguna. A las 09,00 horas, cuando Yoshikawa envió su último informe sobre movimiento de buques, se confirmaron muchas de sus deducciones:

«Buques en puerto a las 18,00 horas: 9 acorazados, 3 cruceros, 3 buques para aprovisionamiento de submarinos, 17 destructores. En dique: 4 cruceros, 3 destructores. Todos los portaviones y los cruceros pesados están en la mar...» El cálculo no era exacto pero las discrepancias eran mínimas. Kimmel, como de costumbre, había traído a puerto a la mayor parte de su flota para el fin de semana. Sólo faltaban los portaviones. Quizá fuera una suerte para el abatido Nagumo que la inteligencia japonesa no supiese que el *Enterprise* estuviese tentadoramente cerca de Oahu. (Algunos de sus aviones volaron desde el portaviones hasta la isla de Ford el sábado



El trasatlántico Tatsuta Maru, insignia de la compañía NYK, cuyo viaje en diciembre de 1941 formaba parte del depurado plan japonés de decepción.

donde fueron atacados por los japoneses a la mañana siguiente).

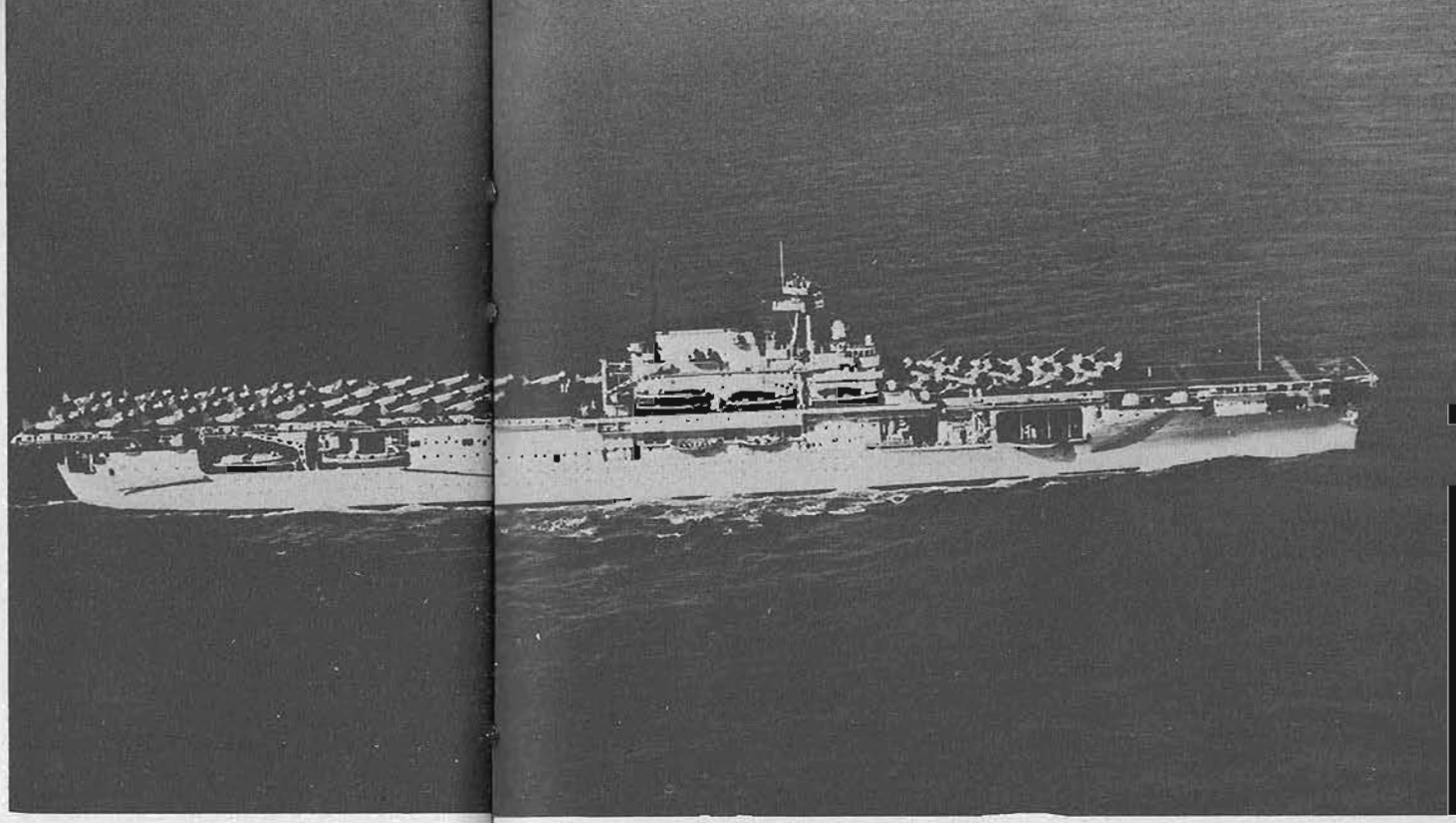
Poco después de medio día, cuando la fuerza operativa estaba a poco más de 500 millas de su objetivo, fue llamado todo el mundo a cubierta. Oficiales y dotaciones escucharon en un silencio tenso la lectura del edicto de guerra del emperador, seguido de un mensaje de Yamamoto que imitaba a su héroe Togo; y Nelson: «El esplendor y la caída del Imperio dependen de esta batalla. Cada uno debe cumplir su deber lo mejor que pueda.» La bandera de combate del Sol Naciente, que Togo enarboló por última vez en su buque insignia *Mikasa*, en los estrechos de Tsushima treinta y seis años antes, se izó en el palo mayor del *Agaki*. Mientras, las arengas patrióticas, seguidas de gritos de *Banzai* se sucedían, los buques cambiaron de rumbo y comenzaron a navegar al rumbo que los conduciría hacia el Sur, iniciando su aproximación al punto desde el que despegarían los aviones. Las pocas horas que aún quedaban transcurrieron bajo una atmósfera de angustiosa tensión, porque de ser descubierta ahora la fuerza operativa el resultado sería desastroso. Pero la fortuna, así lo parecía, favoreció de nuevo a los japoneses. No se encontró patrulla norteamericana alguna y cuando la oscuridad cubrió a los atacantes la tensión disminuyó.

En las primeras horas de la mañana del domingo, Tokyo retransmitió el último informe sobre Hawai. No había portaviones en puerto, pero los acorazados aún estaban allí. No se habían establecido barreras de globos (como se había temido) para proteger la flota norteamericana; tampoco existían evidencias de que las redes antitorpedo protegiesen a los acorazados. La confirmación de la ausencia de los portaviones estadounidenses era una mala noticia pero las demás eran buenas. También lo que el informe de las condiciones del tiempo en la zona de Oahu, obligatoriamente radiodifundidas cada hora por los mismos norteamericanos. Las condiciones para despegar los aviones no eran demasiado prometedoras, pero una vez en el aire no existían problemas: «Hawai serás atrapada como una rata en una trampa», escribió en su diario el almirante Matome Ugaki, jefe del estado mayor de Yamamoto.

Los submarinos fueron los primeros en entrar en acción. La gente de Honolulú se fue a dormir, hablando de las Navidades y de la apelación del presidente Roosevelt al emperador Hirohito para prevenir la guerra, cuando los submarinos nodriza lanzaron al agua a los submarinos enanos. Alrededor de las 03,45 horas el oficial de guardia del dragaminas costero norteamericano *Condor* —que navegaba lentamente hacia la red de entrada de Pearl Harbour, detrás de otro dragaminas, el *Antares*— avistó por la proa un objeto sospechoso. El *Antares*, un buque blanco que remolcaba una pesada barcaza de acero, esperaba que la red de entrada fuese separada para pasar. Observando con los prismáticos, el objeto que se movía en el agua y que parecía pertenecer al remolque del *Antares*, resultó ser un submarino pequeño con su torreta a ras de agua, y como los submarinos norteamericanos tenían prohibido operar sumergidos en la zona, éste no tenía derecho a estar allí. El *Condor* avisó al destructor *Ward*, el cual se aprestó a atacar y mientras se dirigía hacia el misterioso pigmeo, un avión que regresaba de una patrulla lanzó una bomba de humo para señalar su posición. Cuando el *Ward* estuvo a unas cien yardas abrió el fuego, falló el tiro, y lanzó cargas de profundidad. Serían aproximadamente las 06,35; con un lóbrego amanecer había comenzado la guerra en el Pacífico.

Para que entraran el *Antares* y el *Condor* en Pearl Harbour, se abrieron las barreras del puerto poco antes de las 06,00 horas; no se cerraron hasta las 08,40. Aunque el *Ward* informó su encuentro inmediatamente al cuartel general naval, a nadie le interesó demasiado esta cuestión. Aún estaba la gente discutiendo tontamente esta cuestión cuando el primero de los aviones torpederos de Nagumo picó aullando hacia Oahu. La entrada a Pearl Harbour estuvo abierta durante casi cuatro horas y dos submarinos enanos consiguieron penetrar en el puerto. Los resultados logrados en el ataque aéreo oscurecieron los fracasados esfuerzos de los submarinistas japoneses y como ni los submarinos enanos ni los grandes lograron producir ningún daño, esta parte de la «Operación Z» puede sólo considerarse como un fracaso.

Justamente antes del amanecer, cuando la luna aparecía y desaparecía intermitentemente entre las nubes, la flota alcanzó la zona de despegue de sus aviones, 230 millas al norte de Oahu. Los aviones se alinearon sobre las cubiertas de los portaviones para despegar, y sus motores comenzaron a ponerse en marcha mientras la flota disminuía velocidad y danzaba pesadamente en la mar gruesa. Nagumo, ansioso aún respecto a lo que podría encontrarse en Pearl Harbour, decidió correr un riesgo que no estaba previsto en el plan. A las 05,00 horas se catapultó un hidroavión de cada uno de los dos cruceros *Chikuma* y *Tone* para reconocer la zona del objetivo. Una hora más tarde estos exploradores aún no habían informado y el tiempo empeoraba por momentos. Estaba claro que se necesitaría algún tiempo para que la fuerza de ataque estuviese en el aire, y cuanto más pronto se lanzase más probabilidades habría de conseguir el vital factor de la sorpresa. Pero al decidir la anticipa-

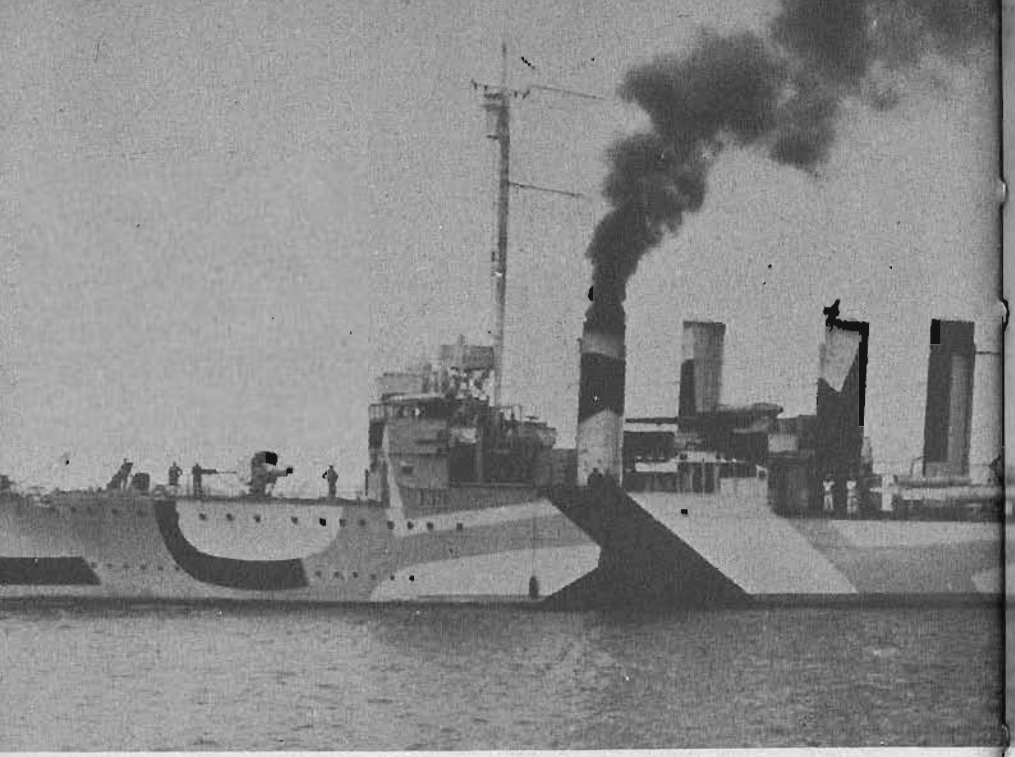


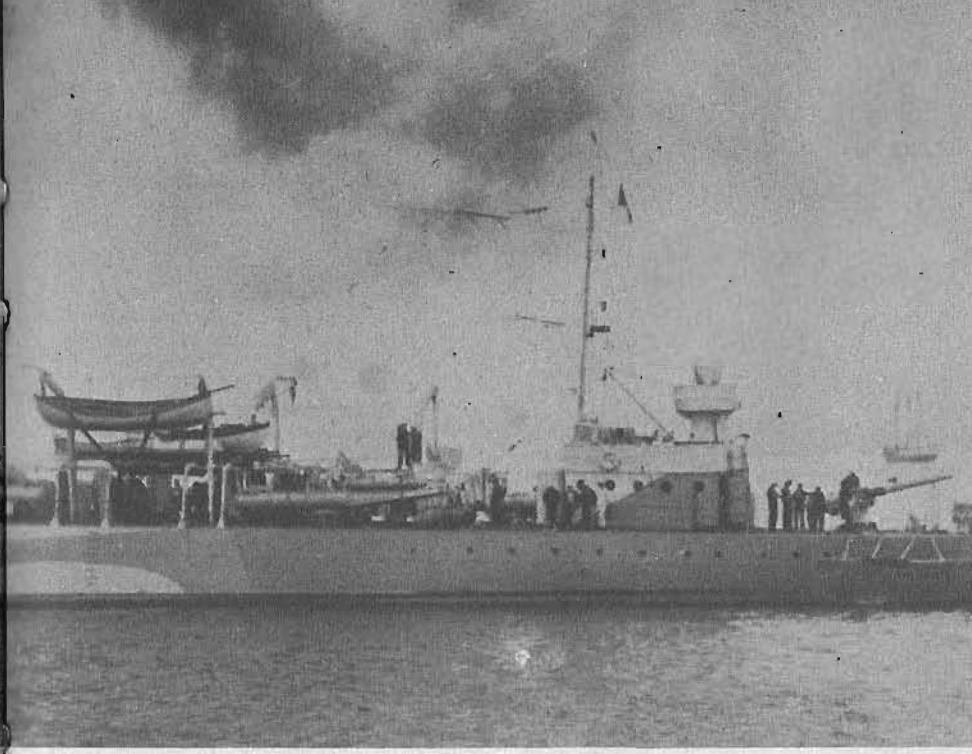
El portaviones norteamericano Enterprise.

¡Banzai! ¡Banzai!... la dotación de un portaviones vitorea a los aviones que despegan hacia Pearl Harbour.

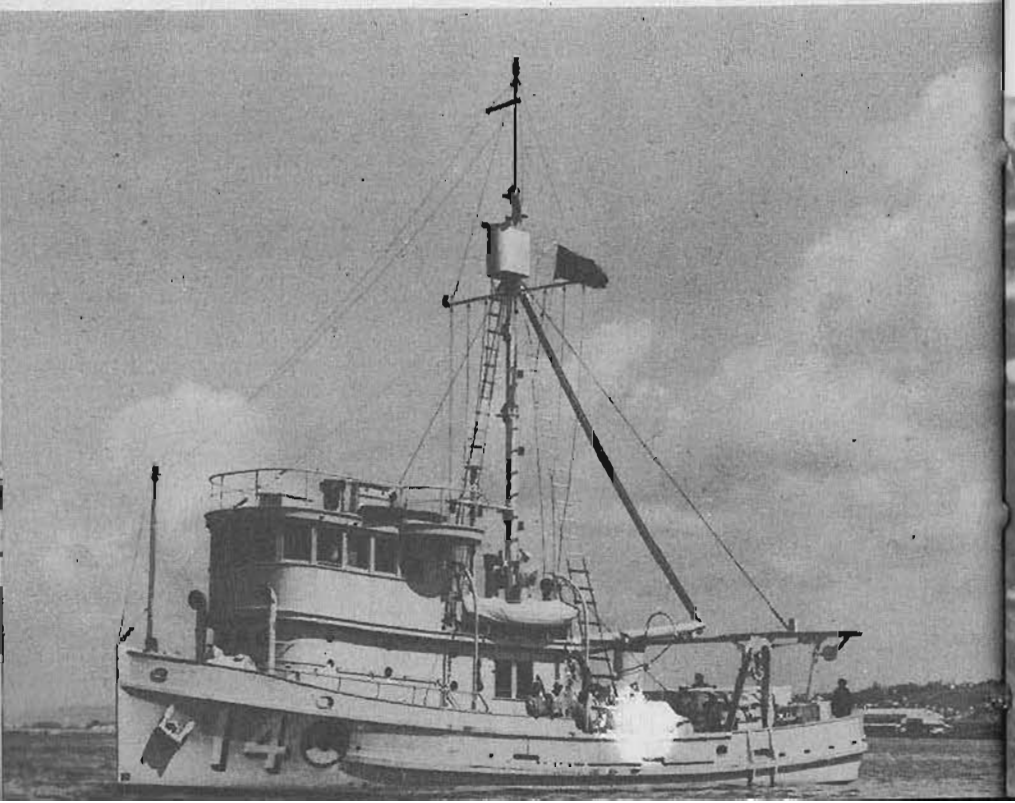
ción del despegue de los aviones con respecto al plan, Nagumo ignoraba el escaso margen de tiempo decidido en Tokyo para entregar en Washington la declaración de guerra. Entre el momento en que Nomura y Kurusu presentaban su nota en el Departamento de Estado y el de la caída de las primeras bombas sobre Pearl Harbour habría una diferencia de tiempo menor que los treinta minutos que se prescribieron en Tokyo. Pero esto era para Nagumo una consideración secundaria; su obligación ahora era asegurar que la operación fuese un éxito. Dio la orden al capitán de fragata Fuchida: «Ejecútese de acuerdo con el plan.» Volviéndose entonces hacia el capitán de fragata Genda, dijo: «Desde ahora el peso gravita sobre sus espaldas.»

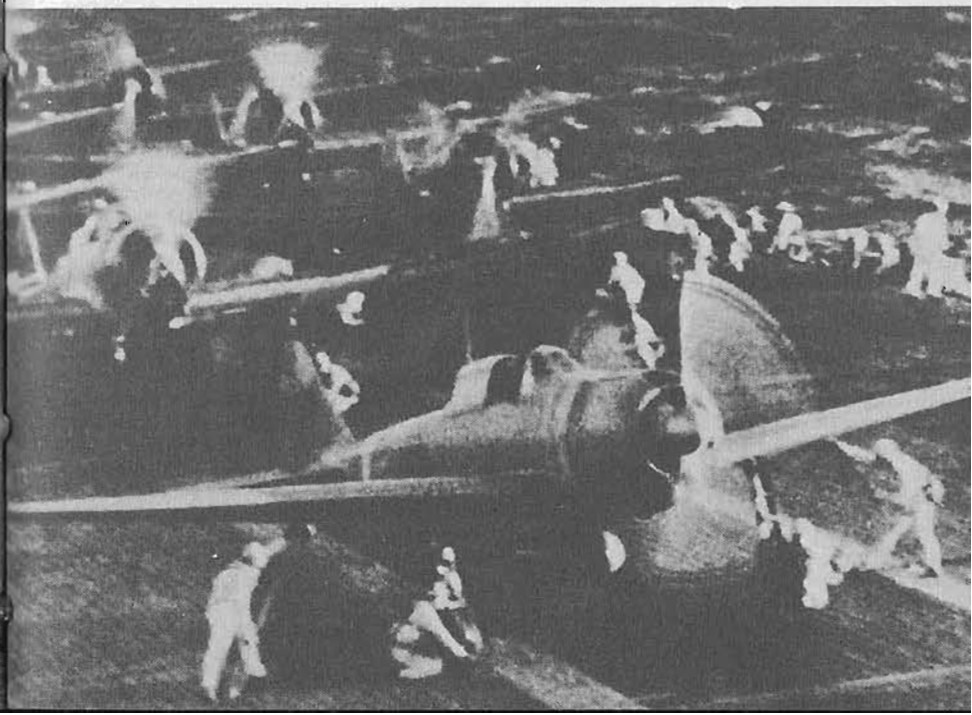
Las tripulaciones estaban ya en sus aviones, muchos pilotos vestían ya el blanco *hashimaki*; el pañuelo atado a la cabeza que significaba que estaban listos para morir. Los veteranos, que acumulaban una gran cantidad de horas de vuelo, sentían más ansiedad que miedo. Pero en los oficiales jóvenes que recientemente habían finalizado su adiestramiento, la frialdad del miedo se mezclaba con la excitación. Mientras esperaban, sentían que el desayuno de bolas de arroz y té se había coagulado en sus estómagos. El día podía traer una gloriosa victoria, pero sabían que posiblemente no vivieran para celebrarla. Pero la suerte estaba echada. A las 06,00 exactamente, en la amanecida, Fuchida despegó de la cubierta de vuelo del *Agaki*, mientras la dotación gritaba por tres veces el ceremonioso *Banzai*. El resto del escuadrón le siguió rápidamente. En quince minutos se lanzaron sin ningún contratiempo cuarenta y tres cazas, cuarenta y nueve aviones de bombardeo en alta cota, cincuenta y uno para bombardeo en picado y cuarenta aviones torpederos. Fue un récord en los despegues. Durante las prácticas en Kyushu y con buenas condiciones de tiempo, el mejor despegue no había durado menos de veinte minutos. Ahora, no solamente se había rebajado este tiempo, sino que sólo hubo dos averías. Un bombardero tenía un motor averiado y un caza se precipitó al mar desde la cubierta del *Hiryu*. Mientras la fuerza operativa maniobraba para rehacer la formación y caía hacia Oahu, Nagumo tendría muchas razones para sentirse satisfecho; a fin de cuentas, sus temores habían sido injustificados.





El destructor norteamericano Ward. **El dragaminas norteamericano** Condor. **Los aviones del** Hiryu **son elevados hasta las cubiertas de vuelo antes de su misión del 7 de diciembre.**





'To-to-to'

Eran las 06,15 horas del 7 de diciembre en Hawai. Honolulú dormía aún en el domingo que pasaría a la historia con el nombre de «Día de la Infamia».

Tan pronto como la primera oleada de los 181 aviones de Fuchida estuvo en el aire, a bordo de los portaviones se procedió a situar más aviones sobre sus cubiertas de vuelo. En total serían 353 los que tomarían parte en el ataque, la mayor concentración de poder aéreo naval conocido en la historia de la guerra hasta entonces. Además, se reservaron treinta y nueve aviones de caza para proporcionar la cobertura aérea a la fuerza operativa, y otros cuarenta aviones que se mantuvieron en reserva. Al contemplar la salida veloz del último avión, todos los hombres de la fuerza naval sentían con orgullo que este era un momento histórico para el Japón. Mientras esperaba en la sala de operaciones del *Agaki* noticias de Fuchida, Genda escribió que experimentaba un resurgimiento en su confianza. «Me siento maravillosamente libre de preocupaciones.» También esperaban noticias Yamamoto, en el *Nagato* que navegaba por el mar del Japón, y con gran preocupación los almirantes del estado mayor naval en Tokyo. De la flota aérea de Fuchida, que ahora se aproximaba a Pearl Harbour, a miles de millas de distancia, dependían no solamente sus carreras sino también el destino del Japón.

El primer mensaje recibido procedía del piloto de uno de los dos hidroaviones que Nagumo había hecho salir una hora por delante de la primera oleada atacante. Pearl Harbour estaba repleto de buques norteamericanos, informó, y no hay señales que indiquen la existencia de alarma. A las 07,49 crepitó la radio de Fuchida: *To-To-To*. (*To* es la primera sílaba de la palabra japonesa que significa «carga», pero ahora indicaba que la primera oleada había comenzado sus ataques). Pocos minutos después llegó el mensaje codificado diciendo que todo andaba bien y que se logró la sorpresa por completo: *Tora, Tora, Tora* (Tigre, Tigre, Tigre); Inmediatamente Nagumo la retransmitió al Japón. Pero la transmisión en baja potencia de Fuchida ya había sido recogida allí debido a algún fenómeno de las ondas radioeléctricas. En Tokyo y en el *Nagato*, los almirante escuchaban con tranquila satisfacción. El mensaje levantó el telón de la guerra en los océanos Pacífico e Indico. Inmediatamente, los aviones japoneses, ya preparados, recibieron orden de atacar objetivos sobre un frente de miles de millas. Convoyes de buques, repletos de tropas y dispuestos a dar avante, iniciaron siete invasiones diferentes sobre los territorios aliados. Y los ejércitos se lanzaron a atacar múltiples objetivos según planes previamente preparados.

En el *Agaki*, el jefe de estado mayor de Nagumo se inclinó ceremoniosamente ante su almirante. De regreso en Kure, Yamamoto recibió las noticias flemáticamente en la sala de operaciones del *Nagato*. Su única reacción fue decir a uno de los oficiales de su estado mayor: «Compruebe la hora del ataque con mucho cuidado. Es muy importante saber cuando empezó y parece haberse producido antes de lo que se esperaba.» Yamamoto aún no sabía que el ultimátum japonés todavía no se había entregado. Posiblemente porque sospechaba que esto podía suceder, deseaba establecer la ausencia de culpabilidad por parte de la Marina Imperial. De hecho la culpa recae sobre la diplomacia japonesa, si es que la responsabilidad puede repartirse cuando los trabajos de una monstruosa trama se llevan por caminos torcidos; a causa de su ineptitud fue imposible alertar a Pearl Harbour cuando aún había tiempo para ello; por la ineptitud norteamericana en Washington, originada quizá porque la crisis se prolongaba demasiado, se malogró la oportunidad de hacerlo. El memorándum japonés de las catorce partes finalizaba: «El gobierno japonés deplora notificar de esta forma al gobierno norteamericano que no puede sino considerar que es imposible lograr un acuerdo en posteriores negociaciones»; sin embargo, no fue descifrado y transcrito en la embajada japonesa hasta bien entrada la mañana del domingo. Los norteamericanos lo habían interceptado durante la noche, cinco horas antes de que los japoneses lo descifraran. Dos horas antes de que Fuchida informara *Tora-Tora-Tora*, la declaración de guerra pudo haber estado en manos de los personajes de Washington que tenían acceso a los mensajes «Púrpura». Cuando la vieron, los aviones de Fuchida ya habían aplastado a la mayor parte de la Flota Norteamericana del Pacífico.

Volviendo a la flota aérea de Fuchida, las condiciones meteorológicas la favorecían continuamente durante la aproximación hacia su blanco. Fuchida sintonizó su radio con la emisora de Honolulú inmediatamente después de las 07,15 horas y oyó con satisfacción el informe sobre el tiempo: «Parcialmente nuboso, las nubes serán más abundantes sobre las montañas.» Esto era una promesa de disponer de una visibilidad razonable con la ventaja del ocultamiento entre las nubes. No se sentiría defraudado. La verde isla de Oahu despertó con un hermoso día soleado; sobre Honolulú el cielo era azul con algunas nubes aborregadas y dispersas. Las masas de cúmulos cubrían las montañas y soplaba el viento fresco del Norte en el que volaban los aviones portadores del símbolo del Son Naciente. Para los japoneses fue perfecto, principalmente porque había pocos oficiales y hombres de las fuerzas norteamericanas en Oahu dispuestos a gozar de las bellezas del amanecer. A pesar de la creciente tensión con el Japón, reinaba en Hawai una relajada forma de vida y en la noche anterior habían tenido lugar las reuniones sociales de costumbre; para la mayor parte de la genta, la mañana del domingo era el momento adecuado de dormir. Solamente un puñado de hombres estaba de guardia.

Pero en la estación de radar de Opana, Joseph Lockard y George Elliott, dos soldados, puntearon el rumbo de un avión sin identificar que se aproximaba a Oahu y que apareció en su pantalla a las 06,45. Opana era una de las cinco estaciones de detección móviles situadas en los lugares estratégicos que rodeaban el perímetro de Oahu. Todas estaban comunicadas con un centro de información y alerta aérea en Fort Shafter en el que se seguían las derrotas de los contactos que se detectaban; en un domingo normal Lockard y Elliott supondrían que iban a puntear unos veinticinco aviones de control durante las cuatro horas que duraría su guardia matutina. La estación de Opana estaba poco más o menos en manos de los mismos operadores; como estaba muy alejada, la disciplina no era muy rigurosa, y la atención por lo que presentaba la pantalla de radar era más bien accidental.En estas condiciones, la aparición de un avión solitario, uno de los hidroaviones que Nagumo envió para reconocimiento, no se consideró digna de tenerse en cuenta. Cuando la pantalla del radar mostró lo que parecía ser un gran número de aviones, 130 millas al Norte, Lockard y Elliott decidieron comunicarlo a Fort Shafter. Eran las siete en punto, y cuando telefonearon al centro de alerta, el oficial de guardia, un joven e inexperto teniente que estaba allí solamente para adiestrarse, les dijo: «olvídenlo». Lo que ellos vieron podía ser una patrulla procedente de Hickam Field o posiblemente un grupo de Fortalezas volantes B-17 que debían llegar desde California. (Y verdaderamente doce de estos grandes bombarderos se aproximaban desde el nordeste en aquel mismo momento. Pero lo aviones que mostraba la pantalla de Opana estaban un poco más al Este, eran muchos más y estaban más cerca). Eran entonces las 07,15 y la poderosa fuerza de ataque de Fuchida estaba a cuarenta y cinco minutos de vuelo. Aún había tiempo para alertar a la isla, para que los pilotos pudiesen estar en el aire y enfrentarse con los incursores, y para que los marinos ocuparan sus lugares en los cañones de los buques. Era la última oportunidad para los norteamericanos en Pearl Harbour, y al rechazar la detección del radar de Opana, por considerar que correspondía a las Fortalezas Volantes, las había eludido todas.

Arriba: Pearl Harbour en la mañana del 7 de diciembre de 1941.

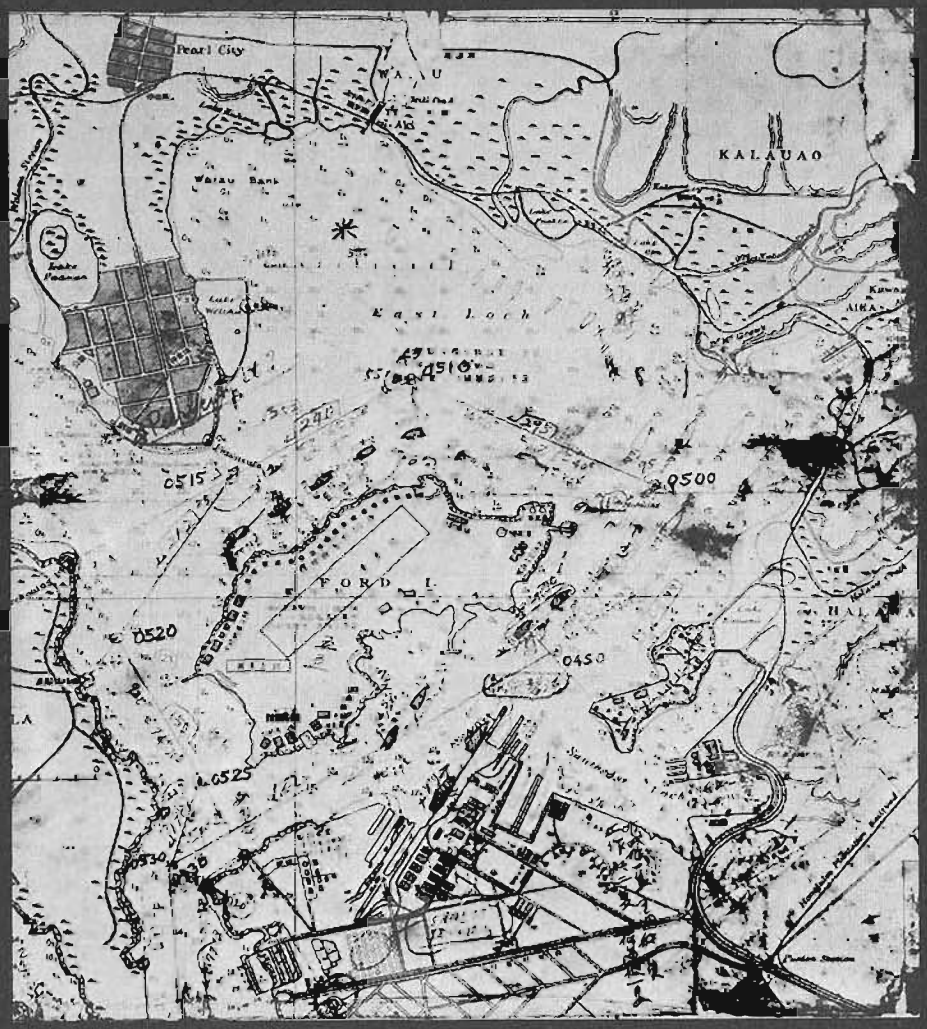
Abajo: Plan de ataque aéreo.

Con una velocidad máxima de 200 millas por hora, puede decirse que los aviones de Fuchida eran anticuados, lentos y vulnerables con respecto a los medios actuales. Pero en aquellas ocasiones estaban tripulados por los que, probablemente, fuesen los pilotos navales mejor adiestrados y con más méritos combativos del mundo. Fuchida, que despegó del *Agaki*, conducía su grupo de cuarenta y nueve bombarderos que transportaban 1.600 libras de bombas perforantes. Volando a su derecha, al mando de cuarenta aviones torpederos «Kate», iba el capitán de fragata Shigeharu Murata, procedente del *Agaki* también. A la izquierda de Fuchida al mando de cincuenta y un aviones «Val» de bombardeo en picado, con 500 libras de bombas cada uno, volaba el capitán de corbeta Kuichi Takahashi, que despegó del *Shikoku*. Y volando por encima iba una escolta de cuarenta y tres cazas «Cero» mandados por el capitán de corbeta Shigeru Itaya, también del *Agaki*. Los tres hombres eran veteranos, sus pilotos la flor y nata del arma aérea de la flota, e igual que cada uno de éstos, fanáticamente arrastrados a sembrar la muerte y la destrucción en aquel domingo. (Murata, Takahashi e Itaya, murieron durante la guerra, pero Fuchida sobrevivió y se convirtió en pastor protestante).

El ataque que se llevaba a efecto se programó para una duración de diez minutos, y existían dos planes para llevarlo a cabo. Si era evidente que se lograba la sorpresa total, los aviones torpederos de Murata atacarían primero; seguirían los bombarderos de Fuchida, y los bombarderos en picado se las agenciarían con las bases aéreas de Hicakam Field y la isla Ford. Si, por el contrario, parecía que los norteamericanos estaban alertados, los bombarderos en picado de Takahashi entrarían primero en acción y los de Fuchida bombardearían los cañones antiaéreos cuyas posiciones estarían ya localizadas cuando los bombarderos de Takahashi picaran sobre la base. Finalmente, con la confusión que se produciría, los aviones torpederos atacarían a los buques de guerra del puerto. La operación debía empezar a las 07,55 y el método sería ordenado por Fuchida mediante bengalas. Una bengala indicaba ataque por sorpresa; dos bengalas que se llevaría a efecto la segunda alternativa prevista en el plan.

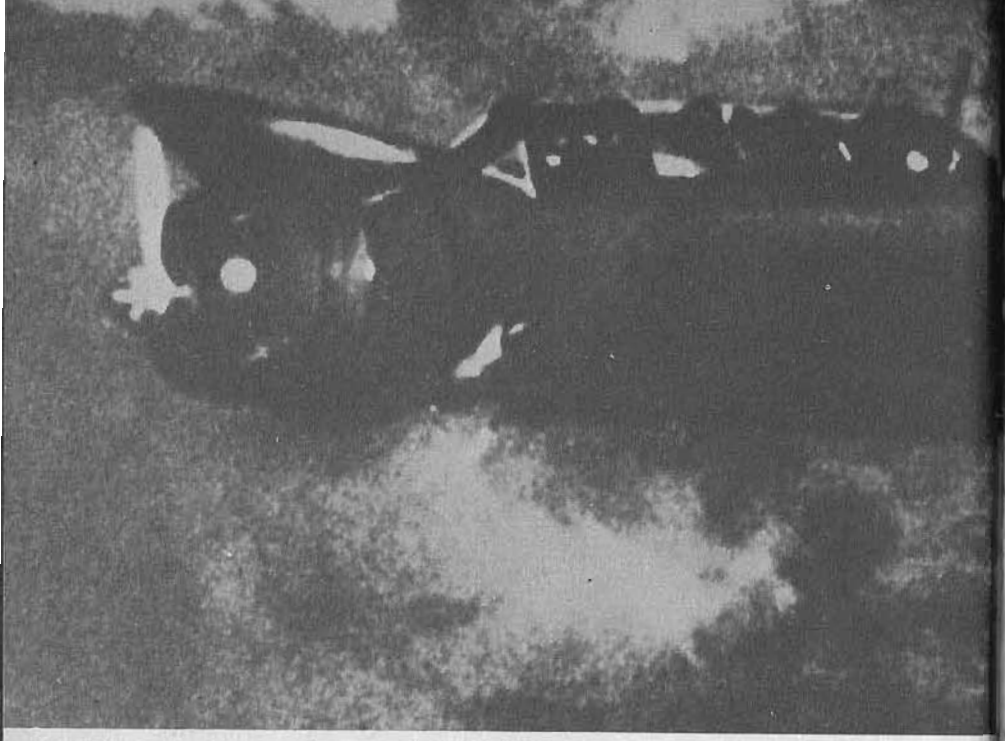
Una hora y cuarenta y cinco minutos después de haber despegado de los portaviones, los pilotos de Fuchida pasaban sobre la línea de la costa Norte de Oahu; eran las 07,40. Diez mil pies más abajo, la isla estaba tranquila y sosegada, bañada por el suave color de una amanecida excepcionalmente hermosa y envuelta en la paz del domingo. En los aerodromos, los aviones norteamericanos de caza y bombardeo se alineaban en filas como si fuesen de juguete; en el puerto no había trazas de humos en las chimeneas de los buques. Parecían estar dormidos, y en su atmósfera de soporífera negligencia, pensaba Fuchida, nunca apareció tan propicio para el Japón el simbólico Sol Naciente. «Debajo de mí», escribió más tarde, «está toda la flota del Pacífico de los Estados Unidos en una formación que no hubiera osado ver en mis sueños más optimistas. He visto a todos los buques alemanes reunidos en el puerto de Kiel. También he visto a los buques de guerra franceses en Brest. Y, finalmente, he visto nuestros propios buques reunidos para revista ante el emperador, pero nunca los he visto, aun en plenas épocas de paz, fondeados a distancias menores de 500 a 1.000 yardas entre ellos. Una flota de guerra debe estar siempre en alerta ya que los ataques por sorpresa nunca pueden ser descartados por completo. Pero el cuadro que se ofrecía abajo era difícil de comprender. ¿No oyeron hablar jamás estos norteamericanos de Port Arthur?»

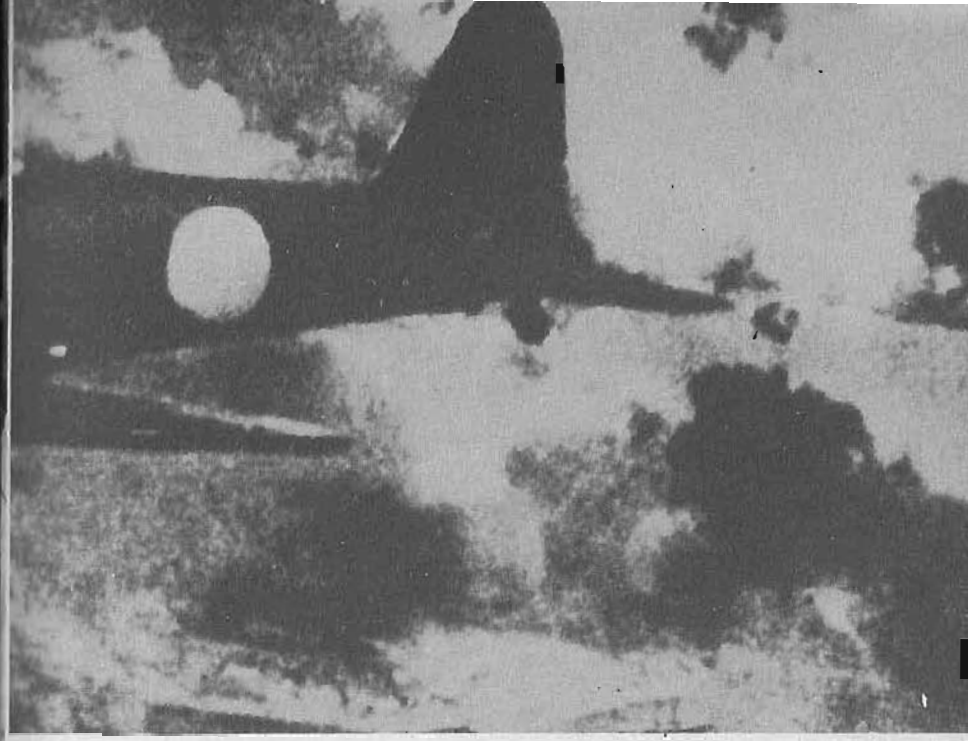
Mientras Fuchida oía música de baile emitida por la emisora de Honolulú, decidió que la sorpresa era completa, y accionando la corredera de la cúpula de su carlinga hacia atrás, lanzó una sola bengala. El único error habido en toda la operación, aunque no tuvo consecuencias posteriores, ocurrió ahora. Fuchida lanzó otra bengala para advertir a uno de los comandantes de los aviones de caza que quedó cubierto por una nube y no pudo tener conocimiento de la primera señal. Pero dos bengalas significaban que la sorpresa no se había logrado, y era la orden de que los aviones de bombardeo en picado atacarían primero, y ansioso de empezar, Takahashi dividió en dos grupos a sus cincuenta y siete aparatos que volaban a 15.000 pies de altura. Uno, conducido por el mismo Takahashi, se dirigió hacia la isla Ford e Hickam Field, mientras el segundo dirigido por el teniente de navío Akira Sakamoto, picó sobre la base aérea de Wheeler. Murata, con sus



Carta de Pearl Harbour encontrada en un submarino enano japonés que varó en las proximidades de Pearl Harbour.

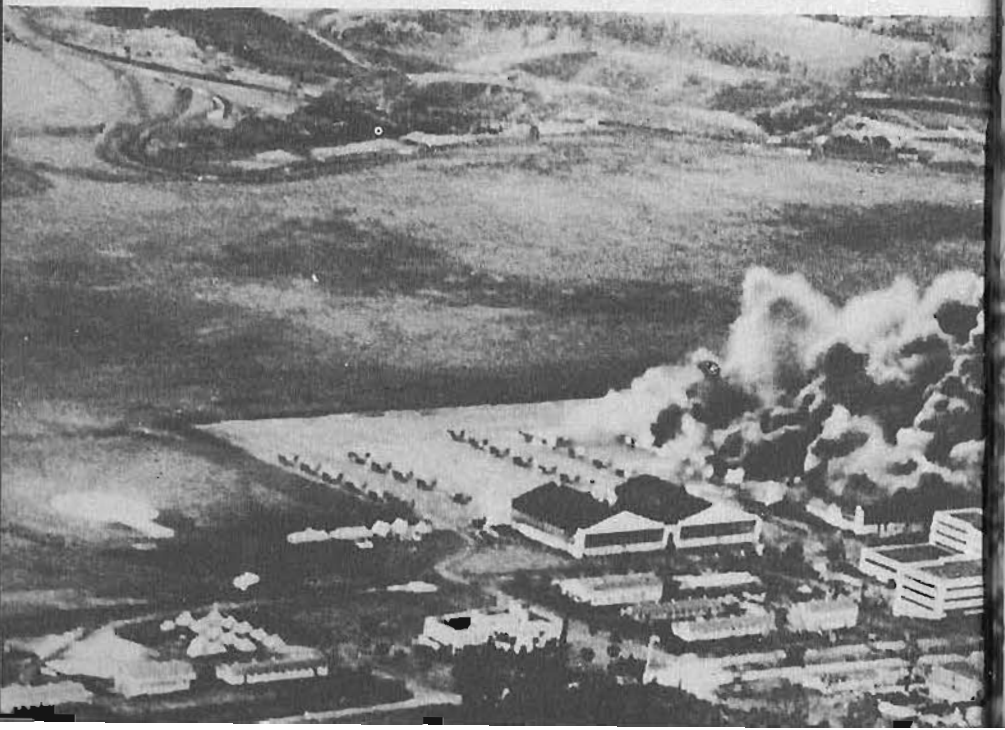
Un avión japonés volando sobre Pearl Harbour.

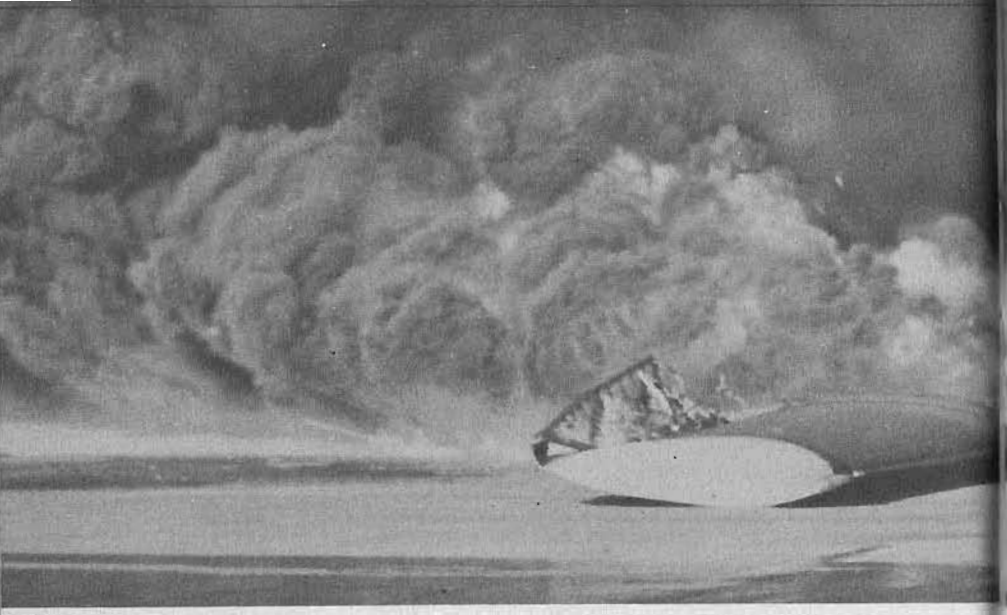


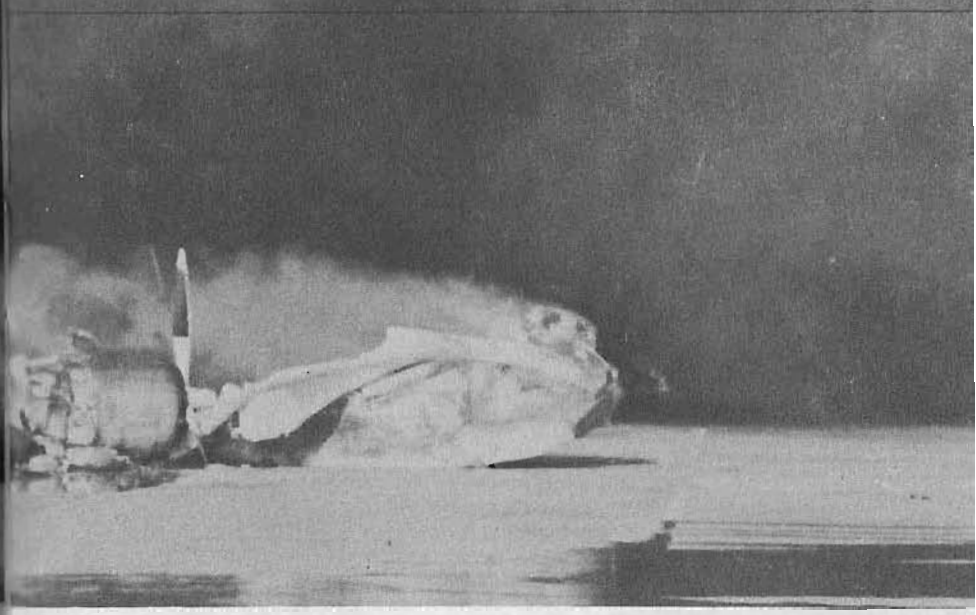


Un avión Kate volando sobre el aeródromo de Wheeler.

Los aviones del aeródromo de Wheeler arden a consecuencia del ataque.

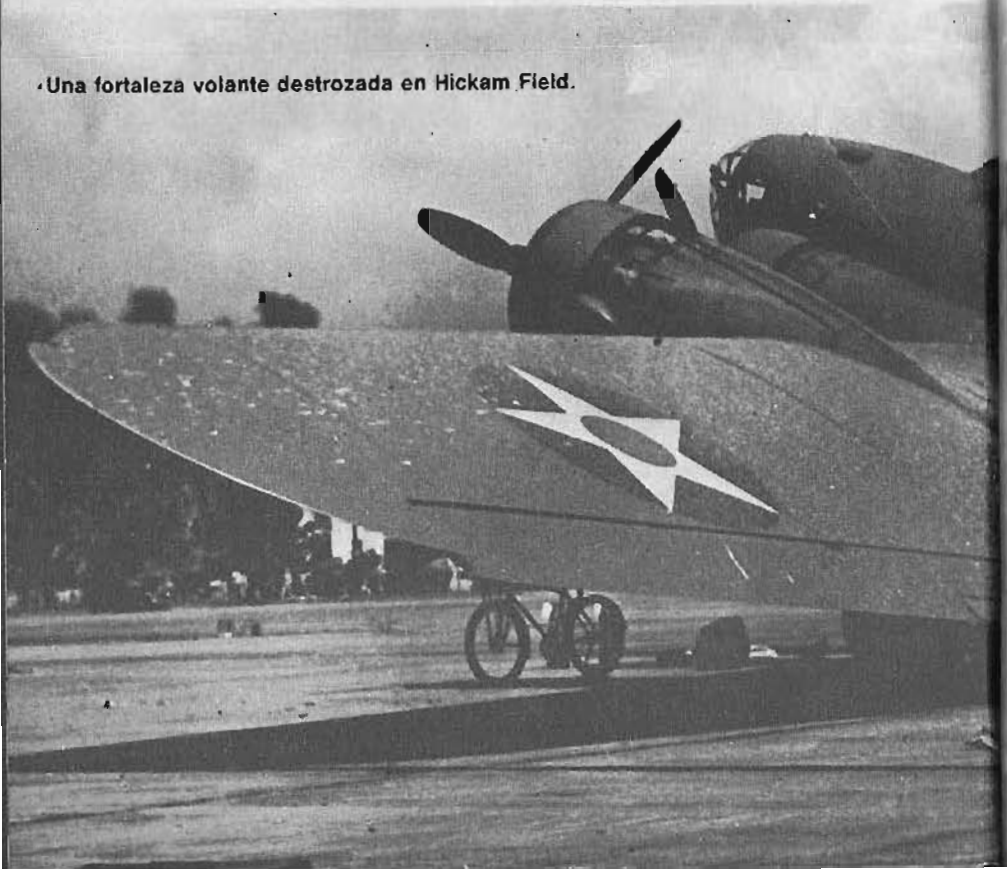






Un avión norteamericano del aeródromo de Wheeler después del primer ataque.

Una fortaleza volante destrozada en Hickam Field.



aviones torpederos, vio que Takahashi había interpretado mal la señal. Pero como ya había descendido casi hasta el nivel del mar para iniciar su ataque contra los confiados acorazados, no había más solución para él que llevar a cabo su parte de la operación tan rápidamente como fuese posible. Pero el hecho de que los bombarderos en picado atacasen ligeramente adelantados a los aviones torpederos no tenía demasiada importancia, la sorpresa fue tan paralizadora que habría poca oposición contra uno u otro. Durante los dos minutos transcurridos entre el disparo de las bengalas y el lanzamiento de la primera bomba, Fuchida se dio cuenta de la situación y ordenó a su radiotelegrafista que transmitiera la señal prestablecida *To-To-To*.

Para los japoneses era muy importante la destrucción de la capacidad norteamericana de reaccionar contra su flota aérea, y los cincuenta y un aviones de bombardeo en picado tenían asignada esta tarea. Sin ninguna oposición en el aire los «Ceros» pudieron seguir a los aviones de Murata para atacar con sus armas de combate los campos de aviación. En Wheeler Field, donde residía la mayor amenaza potencial, se creía que había más de cincuenta cazas P-40 y P-36, y era esencial ponerlos fuera de combate lo antes posible. Para proteger a estos aviones se construyeron unos refugios, de diez pies de altura en forma de U, pero el temor a los sabotajes, que era mayor que el de un ataque del exterior, los hizo inútiles. Para facilitar la vigilancia de los centinelas los aviones se alineaban en filas delante de sus hangares. Sakamoto se lanzó sobre ellos. Los aviones norteamericanos eran un blanco presentado en bandeja. En el primer asalto se inutilizó la cuarta parte de la base y cuando los «Ceros» de Itaya se unieron al ataque no tardó mucho en convertirse en un espeluznante infierno. Casi tan pronto como se hacía blanco en un avión norteamericano, se convertía en una fuente de llamas que se propagaban al siguiente y al siguiente, hasta que toda la zona situada frente a los hangares parecía un río de fuego. Antes que finalizara el ataque, un tercio de los aviones estaban destruidos, los hangares resquebrajados, los cuarteles volados y varios cientos de hombres muer-

Destrucción en la estación aeronaval de la isla Ford.

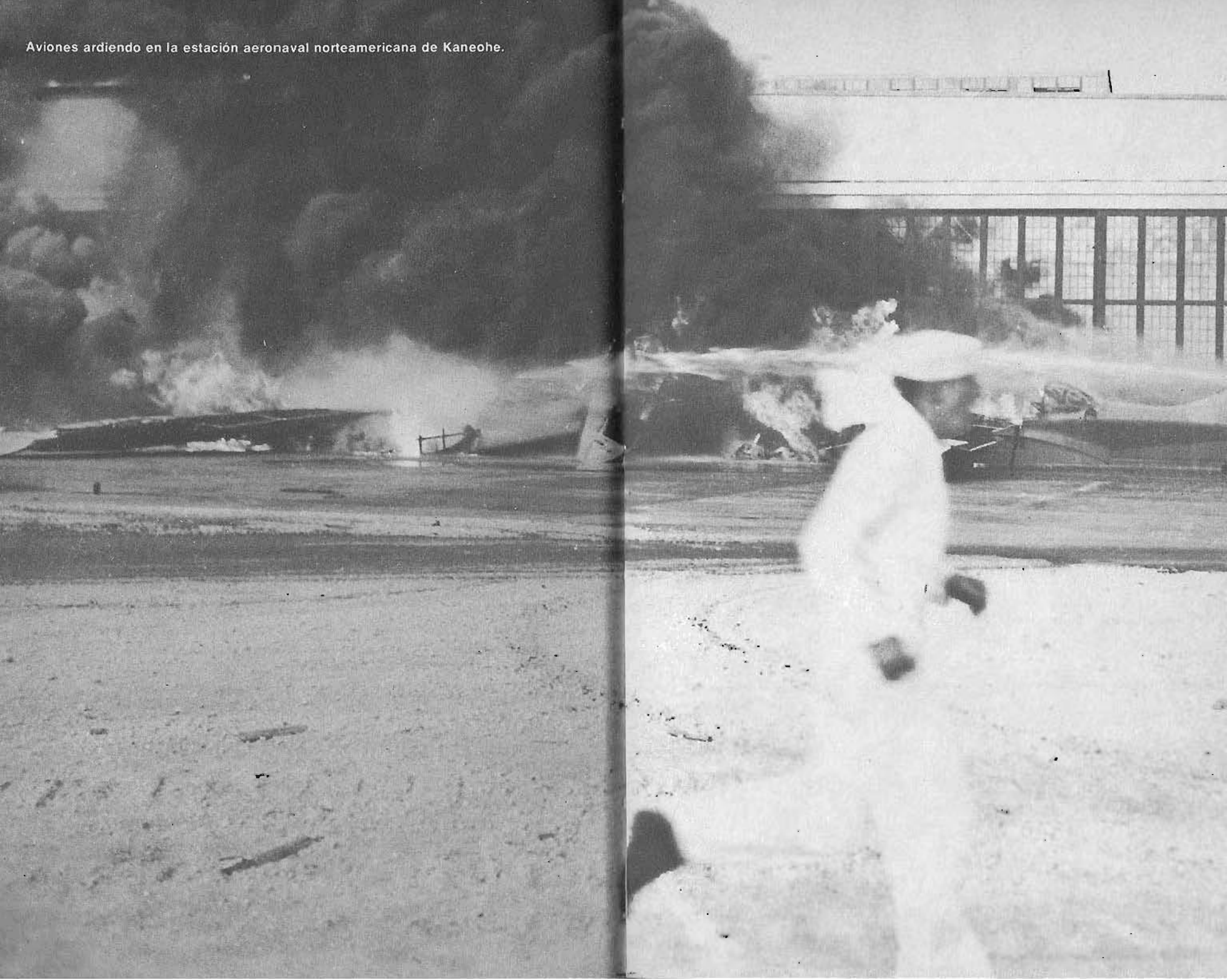
tos y heridos. Wheeler Field reaccionó pero su desventaja era muy grande. Cuando los cazas se alejaron, Wheeler Field era un panorama de desolación y ruina. Para los pilotos japoneses, que por la mañana esperaban volar hacia su muerte, la operación resultó más fácil que sus vuelos de adiestramiento.

Takahashi, conduciendo el otro grupo de bombarderos en picado, se lanzó sobre Kickam Field pocos minutos antes de que las bombas comenzasen a caer sobre Wheeler. Como en esta última base, los objetivos eran las filas de aviones dispuestos ordenadamente en frente de sus hangares. Hickam era una base de bombarderos y entre los setenta que había aparcados, doce eran Fortalezas Volantes. Los mapas de Hickam Field que se habían proporcionado a los pilotos de Takahashi demostraron estar sobradamente anticuados. (En esto Yoshikawa y sus compañeros de espionaje parece que se descuidaron). Pero ello no desanimó a los atacantes y antes de que Takahashi hubiera terminado, la mayor parte de los bombarderos norteamericanos no volarían jamás. La misma historia se repitió en la estación aeronaval de Kaneohe, una base de hidroaviones situada en la costa este de Oahu, y en la aún no terminada base aérea de la Infantería de Marina de Ewa en la isla de Ford. Todas ellas estaban a escaso tiempo de vuelo desde Pearl Harbour, y en todas, los aviones útiles estaban en tierra.

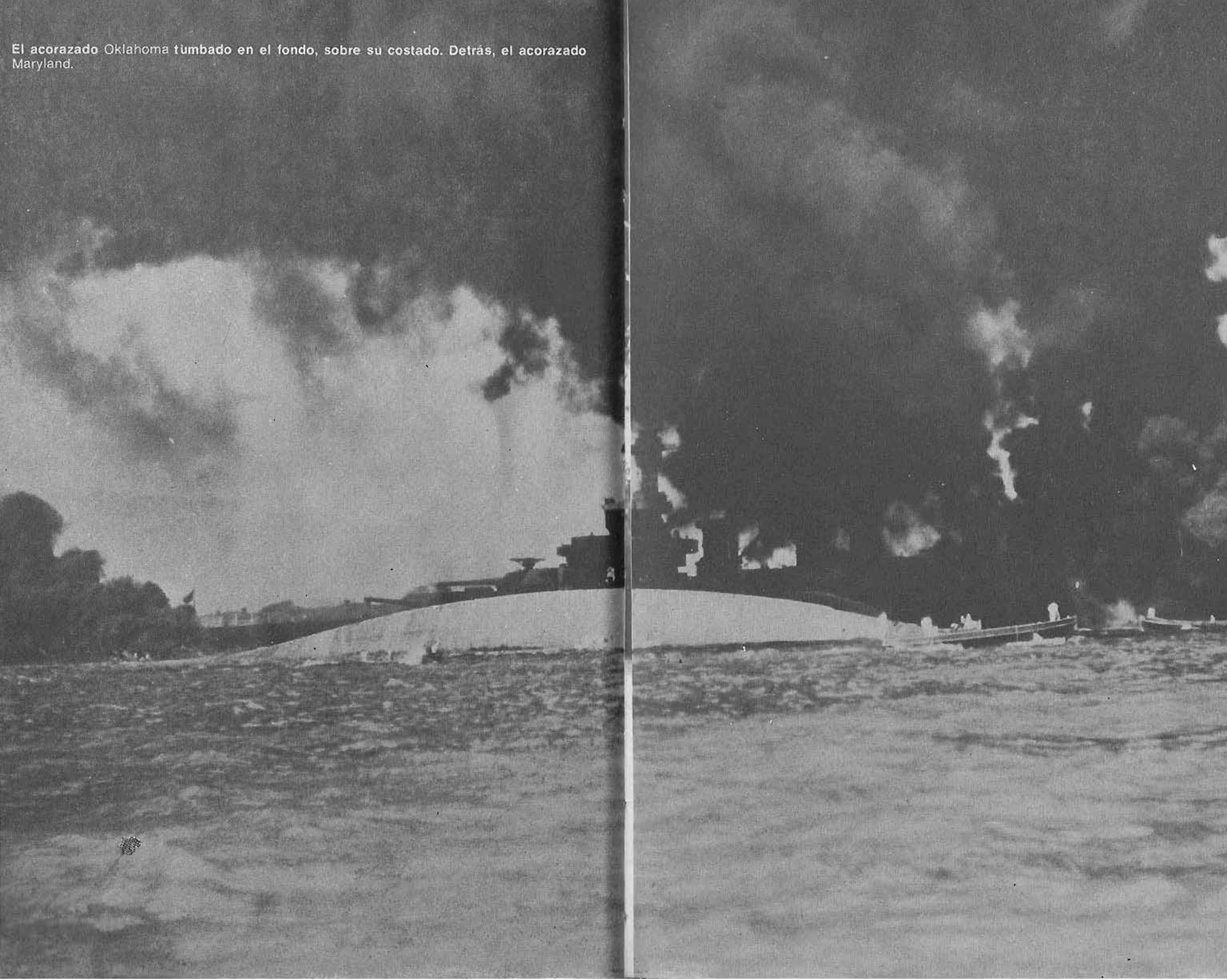
Irónicamente, fue el capitán de fragata Logan Ramsey, oficial del estado mayor del almirante Bellinger, quien con el general Martin se quejó tan amargamente de la falta de preparación casi un año antes, el que difundió desde la isla Ford el dramático mensaje: «¡Incursión aérea sobre Pearl Harbour! ¡Esto no es un ejercicio! ¡Esto no es un ejercicio!» A su emisión siguió otra a las 08,00 del amirante Kimmel: «Esto no es un ejercicio.» Captada la emisión por la estación naval norteamericana de San Francisco, se retransmitió a Washington donde se pasó inmediatamente al secretario de marina, Frank Knox; el mensaje de Ramsey llegó al presidente Roosevelt y a Cordell Hull justamente antes de las dos en punto, hora de Washington (las ocho en Hawai). En aquel mismo instante Nomura y Kurusu estaban en el antedespacho de Hull esperando para entregar el ultimátum del Japón. Mientras esperaban, la «raison d'ère» para el ataque se estaba cumpliendo. Poco

El capitán de fragata Logan C. Ramsey, el oficial que radiodifundió el dramático mensaje «¡Ataque aéreo sobre Pearl Harbour! ¡Esto no es un ejercicio!». La dotación del acorazado norteamericano California abandona el buque cuando éste se posa sobre el fondo.

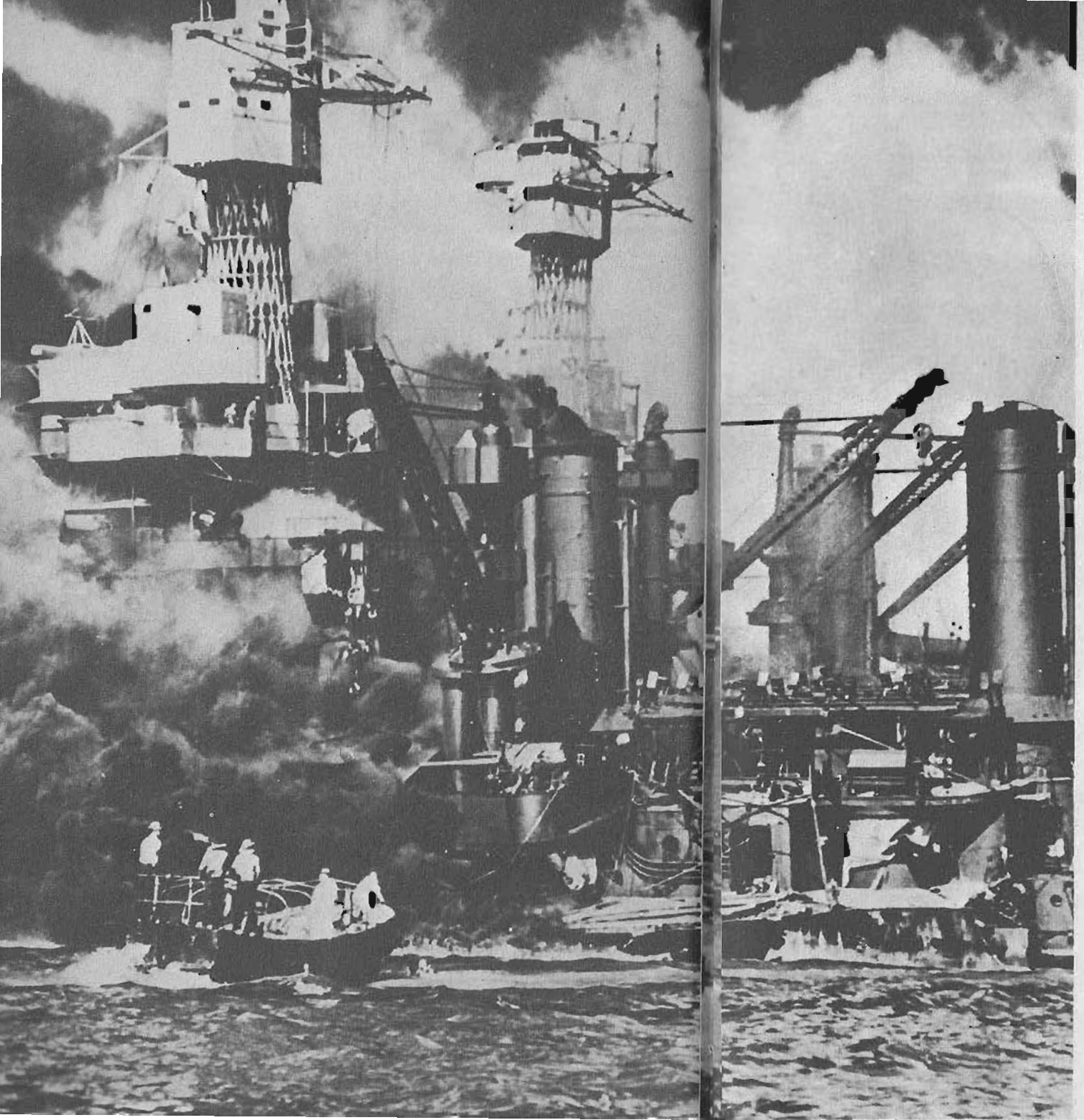
después de las ocho en punto los aviones de Murata, divididos en dos grupos, comenzaron su veloz carrera, a baja altitud, hacia los acorazados. Cada piloto tenía asignado un blanco diferente y en el primer ataque el *California*, el *Oklahoma* y el *West Virginia* fueron alcanzados por uno o más torpedos. En un segundo ataque el crucero *Helena* recibió un impacto y el minador *Ogala* abarloado a él se hundió. En un tercer ataque el crucero *Raleigh* y el buque blanco *Utah* recibieron dos torpedos cada uno en rápida sucesión. Pero mientras los aviones torpederos estaban en su segunda pasada, algunos bombarderos en picado que confundieron la señal de Fuchida se lanzaban verticalmente contra los buques. Ocho ataques diferentes se efectuaron contra los grandes acorazados desde todos los puntos del horizonte, y los pilotos tenían buena puntería. Los resultados fueron catastróficos. Con ensordecedor estruendo estallaron las calderas y los pañoles de proa del *Arizona*, y una co-



Aviones ardiendo en la estación aeronaval norteamericana de Kaneohe.



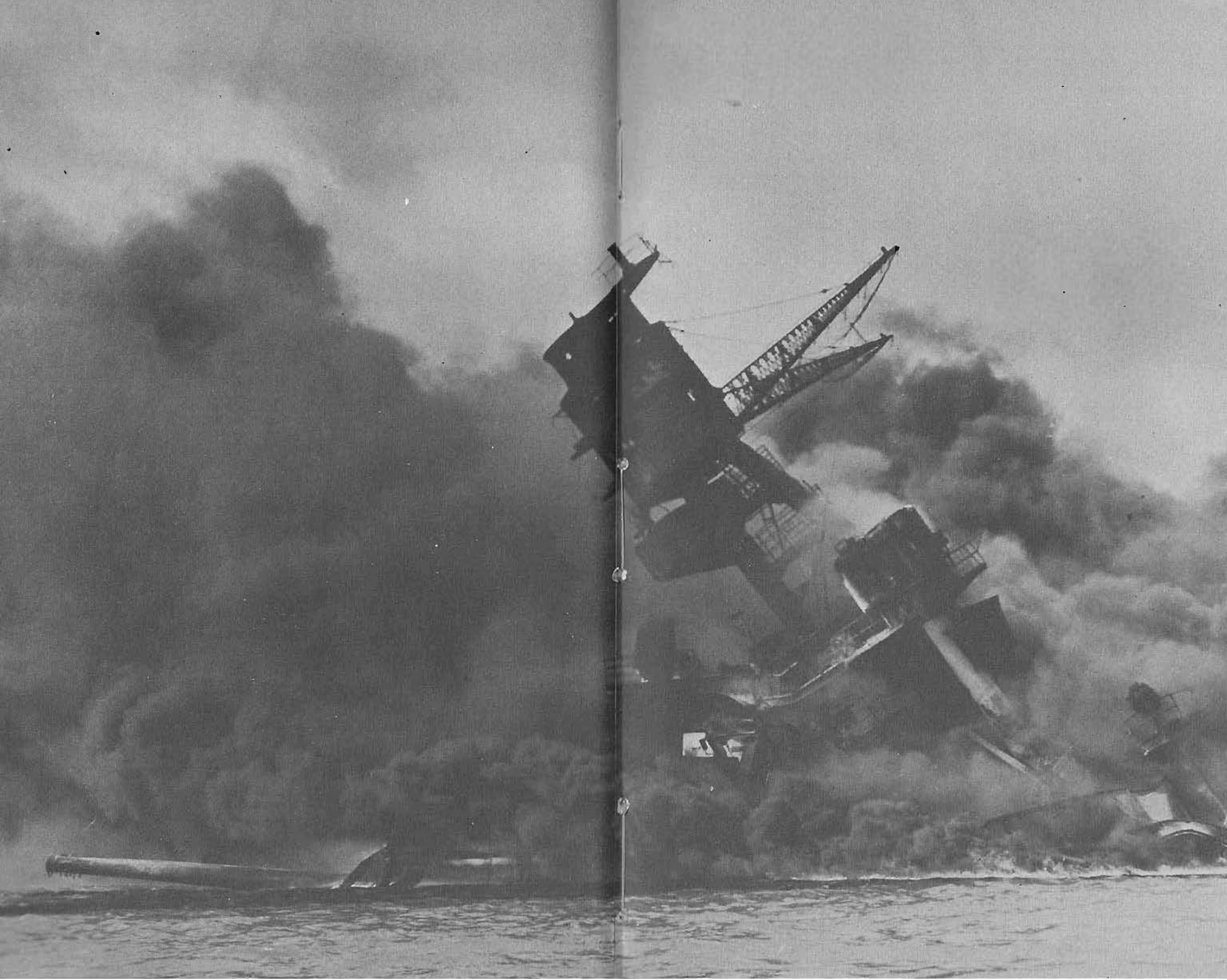
El acorazado Oklahoma tumbado en el fondo, sobre su costado. Detrás, el acorazado Maryland.



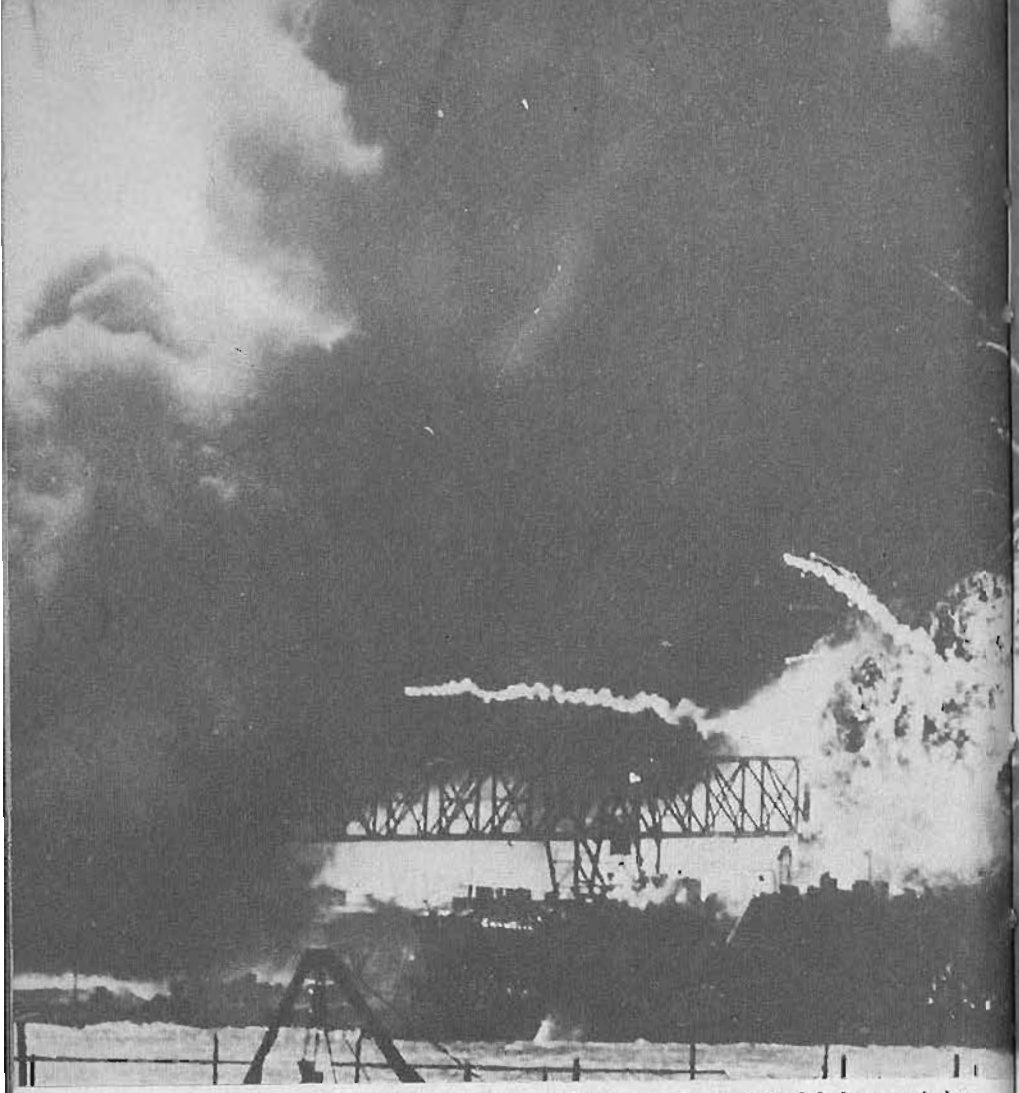
piosa lluvia de fragmentos de acer cayó en sus alrededores, y el petróle ardiente de sus tanques cubrió de lla mas el agua. A resultas de otros ata ques, grandes explosiones rasgaban e aire, torbellinos de agua y espuma s elevaban por todas partes y un espes manto de humo flotaba sobre Pear Harbour; en el agua los marinos herido chapoteaban débilmente por doquier.

Volando en círculo sobre el puerto Fuchida decidió que era hora ya de qu entraran en acción los bombarderos d alta cota, y sus cuarenta y nueve avio nes formaron una sola fila con una sepa ración de 600 pies entre aviones. «Ni un sola bomba debe lanzarse negligente mente», había dicho a sus pilotos, «si e preciso, dar dos, tres o cuatro pasada sobre el blanco». (Todos siguieron fie mente sus instrucciones y el mismo Fu chida dio tres pasadas sobre el *Califor nia* antes de lanzar sus bombas). Des pués de pasar a 12.000 pies de altura so bre el puerto la larga fila de bombarde ros caía a la derecha e invertía el rumb para dar una segunda pasada y que lan zaran su carga los que no lo habían he cho. Pero para entonces los norteamer canos comenzaron a recuperarse de s aturdimiento y, a medida que los bom barderos regresaban, les disparaban co cañones desde los buques y desde tierra Las nubecillas grises de sus proyectile estallaban alrededor de los aviones ja poneses y distraían a algunos piloto por lo que muchos tuvieron que dar un nueva pasada para lanzar sus bomba Dos fueron derribados, y uno, destro zado por un impacto directo se lanzó e picado en un vano intento de choca contra su blanco asignado. Respecto la pasada en que Fuchida lanzó su ca ga, dijo: «Me tumbé en el suelo para ve la caída de las bombas... cuatro bomba caían en perfecta alineación como fuesen una sentencia diabólica. E blanco estaba tan separado que duc por un momento que hicieran impac en él. Las bombas se hacían cada ve más pequeñas hasta el extremo de qu tuve que contener mi respiración po temor a perderlas de vista. Lo olvid todo en mi emoción de vigilarlas mie tras caían sobre su blanco. Se hiciero tan pequeñas como semillas de adorm

El humo que sale del acorazado We Virginia indica el lugar donde el buqu ha sufrido mayores daños. A la vuelta, **acorazado** Tennessee **muestra su s perestructura.**



El crucero ligero norteamericano Helena (izquierda) arroja humo. En primer término el minador Ogala hundido sobre uno de sus costados.



El destructor norteamericano Shaaw explota.

dera y finalmente desparecieron de mi vista en el instante que aparecían blacos y chorros de humo sobre el buque y en sus proximidades...»

Una vez lanzadas sus bombas, Fuchida se levó hasta 15.000 pies y siguió volando en círculo tratando de evaluar los daños producidos. Pero ahora el fuego antiaéreo, especialmente el de los buques y la zona del arsenal, era tan intenso que resultaba difícil penetrar el velo de humo para poder ver hacia abajo. Sin embargo, por lo que pudo vislumbrar estaba claro que el puerto se había convertido en un osario y que casi todos los acorazados se estaban hundiendo o eran presas del fuego. A las 08,40 su radiotelegrafista informó que la segunda oleada había cruzado la costa Este de Oahu y antes de regresar hacia el *Agaki* vio a los recién llegados bombarderos comenzar sus ataques. La acción se desarrollaba con quince minutos de retraso respecto al programa previsto. Bajo el mando del capitán de Corbeta Shigekazu Shimazaki, del *Zuikaku*, los 170 aviones de la segunda oleada habían despegado de sus portaviones mientras Fuchida estaba aún de camino hacia Pearl Harbour, y llegaron antes de que terminara la primera oleada debido a la cantidad de pasadas que los bombarderos de Fuchida tuvieron que hacer sobre sus blancos. Fuchida tenía planeado dar instrucciones por sí mismo a los escuadrones recién llegados respecto a los blancos, pero vio que esto no era demasiado necesario y la escasez de combustible le impidió permanecer durante más tiempo.

Excepto unos pocos rezagados, los aviones de la primera oleada se dirigieron a reunirse, solos o en pequeños grupos, en un lugar situado veinte millas al nordeste de Oahu a las 08,45. Allí los bombarderos volaban en círculo en espera de los cazas que, al no disponer de navegantes y siendo sus aparatos de radio de baja potencia, tendrían dificultades para encontrar el camino de regreso hacia sus respectivos portaviones. Para el viaje de regreso, se había preparado un plan de decepción muy elaborado en previsión de que los aviones norteamericanos los siguieran y pudiesen así localizar a la fuerza operativa. Un grupo arrumbaría hacia el Oeste de Oahu para volar treinta millas antes de gobernar al rumbo Norte; otro adoptaría un rumbo que lo llevase veinte millas al Sur antes de caer hacia el Norte describiendo un amplio círculo. Fuchida, con insuficiente combustible para intentar cualquier maniobra de decepción, después

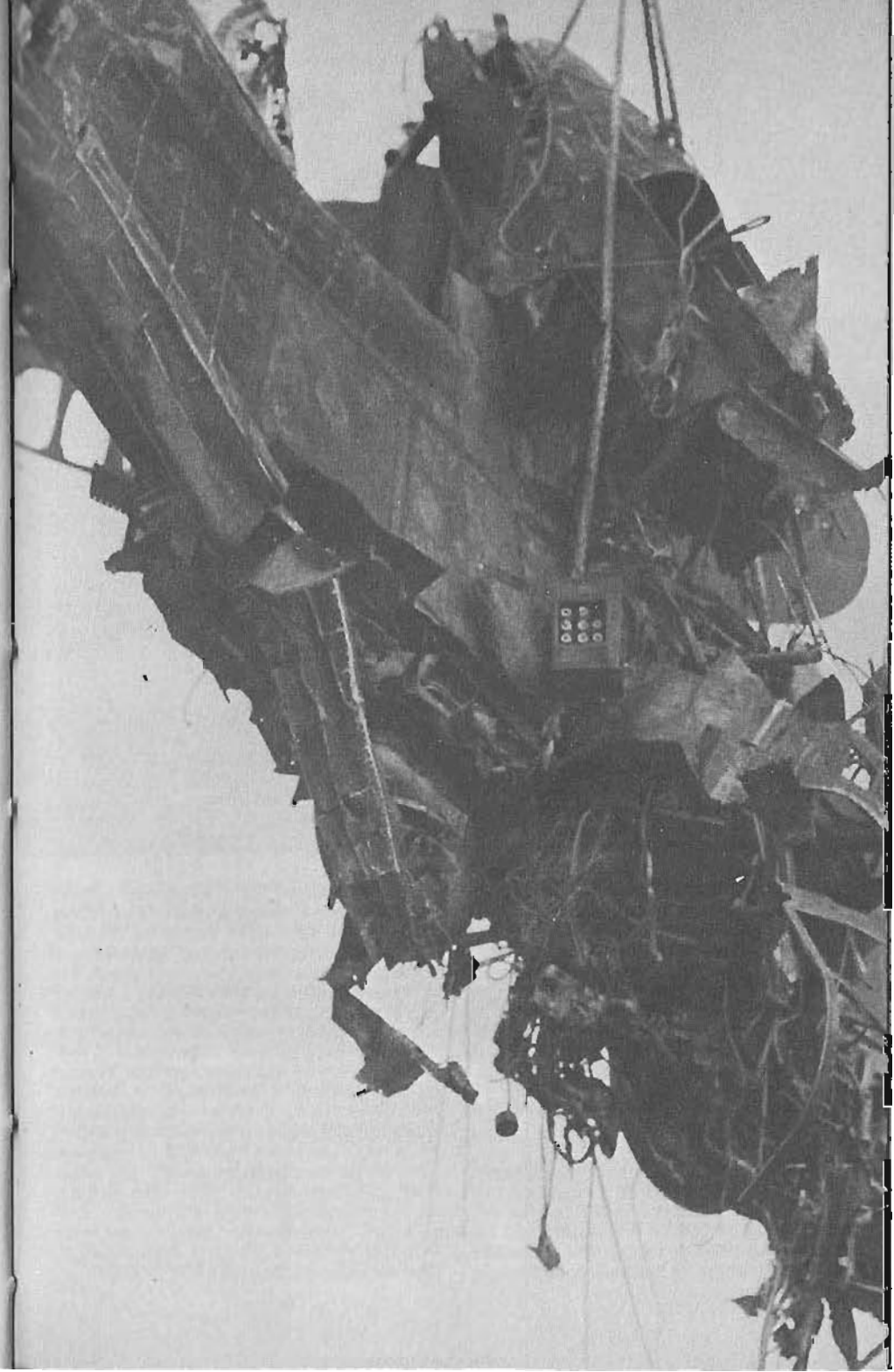
Un avión Val de la segunda oleada de atacantes. Un hangar de la estación aeronaval de la isla Ford es pasto de las llamas. Trabajos de salvamento durante el ataque.

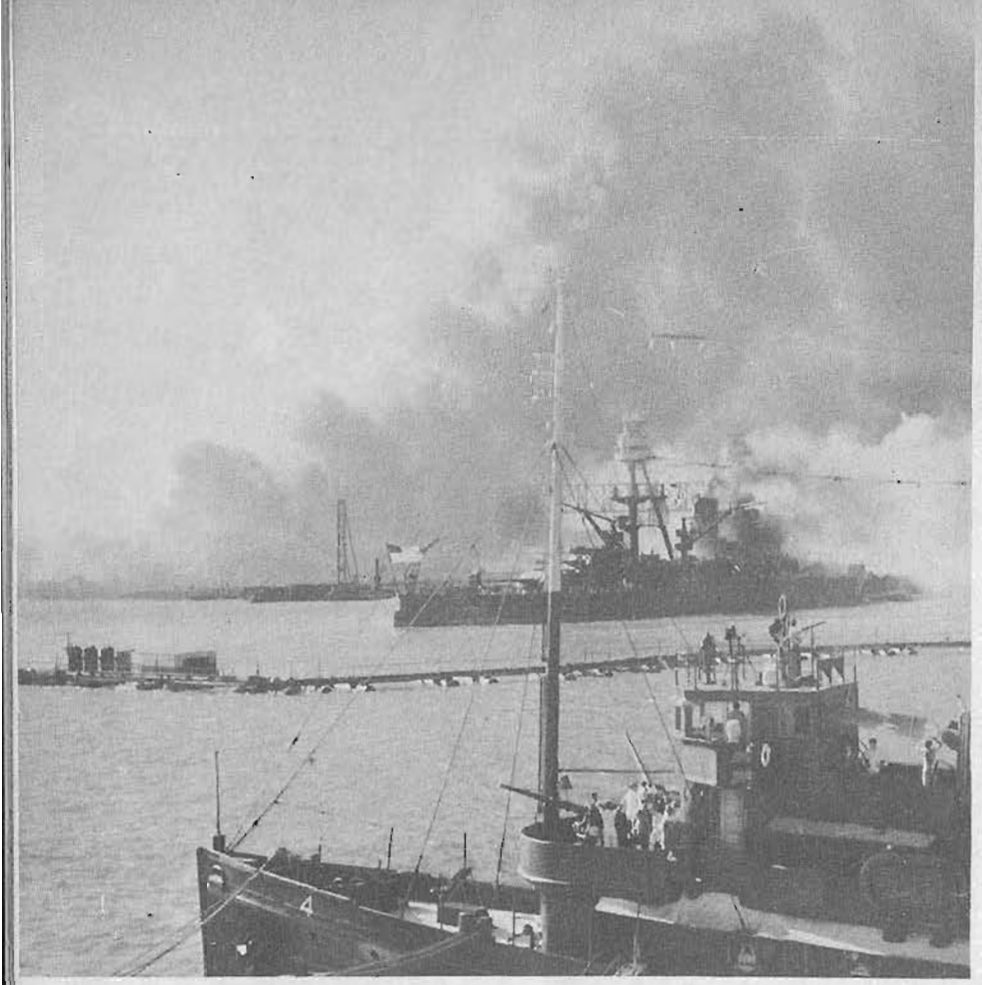
de permanecer contemplando el desagradable final, regresó directamente. Y, antes de abandonar la zona de combate, voló por los alrededores para asegurarse de que no existía ningún avión descarriado que se quedase detrás. Cerca del lugar de reunión recogió a una pareja de «Ceros» que volaban en círculo a la ventura y los tres aviones fueron los últimos atacantes que partieron hacia la fuerza operativa. En la mar, Nagumo navegó durante la mañana con sus portaviones para situarlos cuarenta y cinco millas más próximas a Oahu. No intentó nunca acercarse a menos de 200 millas pero sabía que unas pocas millas podían ser vitales para un avión corto de combustible o alcanzado por el fuego enemigo.

Durante el breve intervalo transcurrido entre el fin de los ataques de la primera oleada y la embestida de los de la segunda, los norteamericanos se prepararon febrilmente para el encuentro próximo. Cuando la flota aérea de Shimazaki se abalanzó sobre ellos, este frenético trabajo tuvo que pararse. Sin embargo, los pilotos de la segunda ola no tuvieron tantas facilidades como sus predecesores. El recién llegado grupo de aviones de bombardeo en picado, conducido por el capitán de corbeta Takashigi Egusa, del *Soryu*, estaba formado por ochenta aviones «Val» cuya misión original era la destrucción de los portaviones norteamericanos. Defraudados por estar éstos ausentes, se dedicaron para atacar a los acorazados que se librasen del primer ataque. Las columnas de humo que cubrían el puerto dificultaban a los aviones la adquisición de los blancos. Pero Egusa decidió que en estas circunstancias sería mejor atacar a los buques que hiciesen fuego antiaéreo con mayor intensidad, y llevó a sus escuadrones directamente hacia donde éste era más denso. Mientras, los aviones bombarderos de Shimazaki se concentraban sobre Hickam Field, la isla Ford y la base de Kaneohe. Para proporcionar cobertura a la segunda ola volaban treinta y seis cazas «Cero», pero no salió ningún avión norteamericano a su encuentro y su comandante el teniente de navío Fusata Iida, de veintiocho años, decidió conducirlos sobre Kaneohe para efectuar un ataque a baja altura con las ametralladoras. Este fue el último vuelo de Iida, bebedor y veterano que sobrevivió durante tres años de combates en China. El fuego norteamericano efectuado desde el suelo era mucho más feroz de lo que él había supuesto y cuando su «Cero» recibió el impacto lo lanzó en picado vertical y lo estrelló contra un hangar que estaba ardiendo. Parece ser, que antes de hacer esto tuvo tiempo de comunicar a sus pilotos que interrumpiesen el ataque, mientras él murió de acuerdo con las leyes del código *Bushido*. Un compañero ha recordado que la última advertencia que hizo a sus hombres tuvo lugar la misma mañana: «La cosa más importante para un soldado que sea un verdadero *Samurai* es su última determinación. Por ejemplo, si yo recibiese un daño fatal en mi depósito de combustible, dirigiría mi avión hacia donde pudiese efectuar la mayor destrucción posible y, sin pensar en mi supervivencia, me lanzaría sobre el blanco.» Iida murió de acuerdo con sus principios y no fue el único aviador japonés que encontró la muerte en tales tácticas suicidas. En Hickam Field, un piloto por lo menos siguió su espectacular manera de abandonar el mundo, un sombrío símbolo de los ataques suicidas de los Kamikazes que aparecerían después durante la guerra.

El ataque de Shimazaki, lo mismo que el de Fuchida, duró alrededor de una hora. Sus bajas fueron mayores, seis cazas y catorce bombarderos en picado, pero éstos averiaron acorazados, y cierto número de cruceros y destructores, que hasta entonces no habían sido alcanzados. El acorazado *Nevada*, de 29.000 toneladas, intentaba escapar hacia la mar, pero fue alcanzado mientras se dirigía renqueando al canal exterior por un torpedo que le hizo un boquete en el costado en cuyo interior cabría una casa. Para los japoneses el hundimiento de esta masa de acero obstruyendo la entrada de Pearl Harbour era una oportunidad demasiado buena para no aprovecharla. No es de extrañar, por tanto, que los bombarderos en picado concentraran sus ataques contra el malparado buque; se contaron al menos cinco impactos directos y dos en las proximidades. Sin embargo, de alguna forma logró el *Nevada* permanecer a flote. Dándose cuenta del peligro, el contralmirante William Furlong envió a dos remolcadores para apartarlo del canal y con la ayuda de éstos fue deliberadamente varado en la parte Oeste de la sa-

El espíritu «kamikaze»; cuando un avión recibía un impacto, el piloto lo convertía en bomba lanzándose contra el blanco.

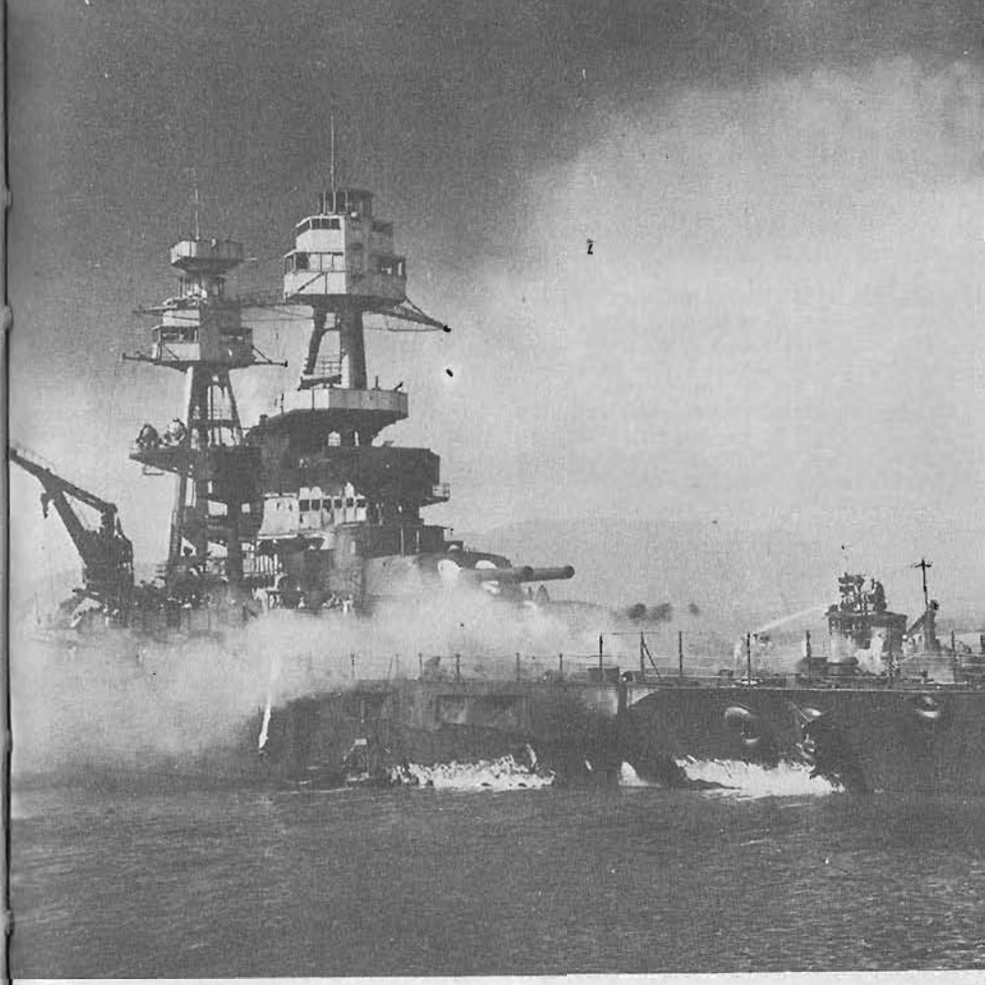




lida donde no cerraría la boca del puerto a la flota del Pacífico.

A las 09,45 los japoneses decidieron retirarse. Se alejaron abandonando Oahu en un holocausto antes de que los norteamericanos se dieran cuenta de que todo había concluido. Adentrada ya la mañana, unos artilleros nerviosos derribaron tres de sus propios aviones, procedentes del *Enterprise*, porque los confundieron con los japoneses.

Los aviones de la primera ola de Fuchida comenzaron a llegar a la fuerza operativa alrededor de las diez en punto, los de la segunda ola lo hicieron dos horas más tarde. El tiempo había empeorado y la mar gruesa combinada con los vientos dificultaba las tomas de cubierta de los aviones. Algunos de los pilotos, cansados y bajo los efectos de la tensión, realizaron malos aterrizajes. Pese a ello, las desgracias fueron sorprendentemente menores que las que Yamamoto suponía. Se perdieron veintinueve aviones en combate, unos pocos más en la mar, y otros resultaron tan dañados en los aterrizajes que se arrojaron a aquella zona para dejar libres las cubiertas de los portaviones a los que llegaban detrás. Dos bombarderos comunicaron por radio al *Zuikaku* que se habían perdido y preguntaban la posición de la fuerza operativa. Como los buques mantenían aún el estricto silencio en la radio, no se les contestó. El mensaje final de los bombarderos decía que estaban sin combustible y que caían al mar. El informe de Fuchida a Nagumo fue: «Cuatro acorazados definitivamente hundidos y considerables daños infligidos en los aerodromos.» «A pesar de la



El acorazado norteamericano Nevada intenta salir del puerto. En el remolcador que se ve en primer término, la dotación de artillería permanece alerta. El acorazado Nevada varado en el lado oeste de la canal de salida de Pearl Harbour.

creciente oposición», decía, «yo recomiendo otro ataque». Para él todas las evidencias apuntaban una oportunidad que jamás volvería a presentarse de nuevo. Los norteamericanos habían sido privados de su capacidad de represalia y era ocasión de «liquidar» la base norteamericana. Los aviones reponían su combustible y sus armas; la mayor parte de los pilotos deseaban regresar y terminar su obra de destrucción. Pero Nagumo había decidido dar por terminada la jornada de trabajo. Con cierta pesadez anunció que él había llegado a la conclusión de que «los resultados previstos se habían logrado». Su afirmación tenía un tono decisivo que mostraba con claridad su pensamiento. A él no le habían gustado nunca la operación pero le fue impuesta. Sin embargo, cumplió lo que se le exigía y no quería saber más de la cuestión. No iba a poner a prueba su suerte.

A las 13,30 se izó una señal, mediante banderas, en el palo mayor del *Agaki* ordenando a la fuerza operativa arrumbar hacia el Norte y los portaviones iniciaron el regreso tan pronto como pudieron. Se había perdido una oportunidad magnífica.

Ohau bajo el fuego

Nadie en Oahu anotó punto por punto los acaecimientos del ataque japonés. La urgencia del momento impidió llevar a cabo todo lo que no fuese combatir y reparar los daños. Así pues, los anales de la batalla están dispersos en las narraciones de cientos de hombres que participaron en ella y en los archivos oficiales, anotados mientras el puerto burbujeaba con el aire que escapaba de los cascos de los buques hundidos. Todos los historiadores saben que tal clase de anotaciones nunca son muy exactas. (Algunos observadores incluso informaron que vieron aviones de caza Messerschmitt en la acción del 7 de diciembre sobre Oahu ostentando el emblema de la cruz gamada). El 15 de febrero de 1942, en un informe rendido al secretario de marina, Frank Knox, se señalaba que, aun existiendo acuerdo en los acontecimientos principales, habían afirmaciones contradictorias en los relatos particulares de los comandantes de los buques respecto al ataque realizado contra el puerto. Todos estan de acuerdo en que la «Operación Z» se efectuó con notable destreza. El almirante Kimmel testificó: «Debe decirse que... fue una acción militar perfectamente ejecutada.» «Dejando a un lado la inenarrable traición, los japoneses realizaron un buen trabajo.»

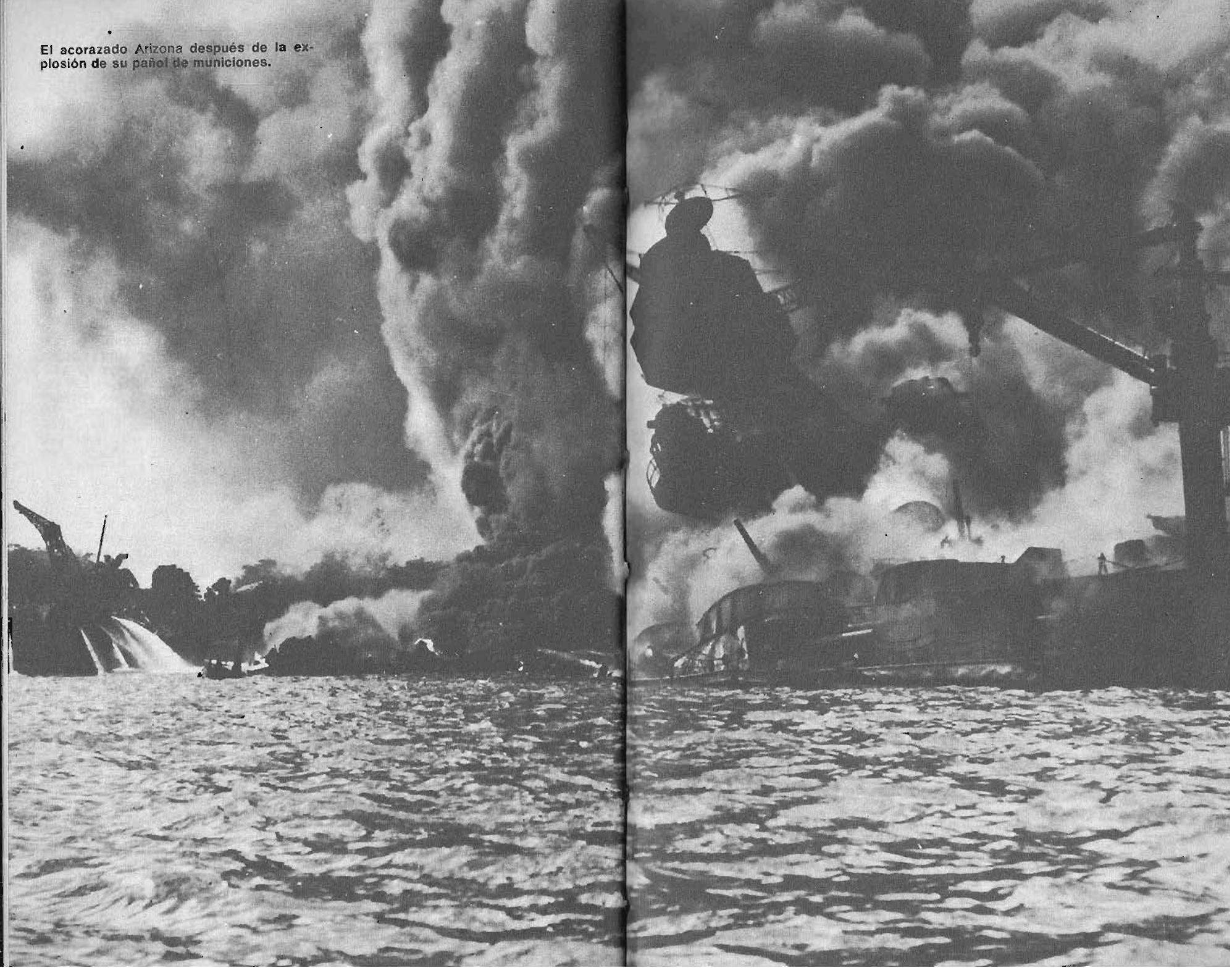
Kimmel se levantó temprano la mañana del ataque. Abstemio por costumbre y fuerte por naturaleza, había concertado un partido de golf con el general Short, jefe del ejército de Hawai. Después de una semana muy agitada, que alcanzó su punto álgido la víspera del ataque, con discusiones interminables respecto a la disposición de la flota (si debía permanecer en puerto o ser enviada a la mar) en Pearl Harbour, el comandante en jefe sintió necesidad de relajar un poco su ánimo. El partido de golf de la mañana del domingo jamás se realizó. Alrededor de las 07,30 , cuando estaba a punto de abandonar su domicilio, sonó el teléfono. Era el capitán de fragata Murphy, el oficial de guardia del cuartel general, que llamaba para informar que el destructor *Ward* había lanzado cargas de profundidad contra un submarino en las proximidades de la red que cerraba la entrada del puerto. El comandante del *Ward* actuó correctamente porque el mismo Kimmel dio orden de que todos los contactos (detecciones) de submarinos en inmersión en las cercanías de Pearl Harbour deberían ser considerados como enemigos. Sin embargo, el incidente debía ser investigado y Kimmel consideró que debía personarse en el cuartel general de la flota. Cinco minutos después, Murphy telefoneó de nuevo; el *Ward* se había visto implicado en otro incidente con un «sampan» de pesca dentro de las aguas restringidas a la navegación. En medio de la conversación, irrumpió un miembro de la oficina de Murphy gritando que aviones japoneses estaban atacando Pearl Harbour y el oficial de guardia retransmitió las noticias a Kimmel. Arrojando el receptor el almirante se precipitó fuera de su despacho para observar por sí mismo.

Desde su jardín situado en los Altos de Makalapa, Kimmel contemplaba estupefacto cómo los aviones japoneses se lanzaban sobre la base naval y oía estallar las bombas y el tebleteo de las ametralladoras; aquellos debieron ser los minutos más largos de su vida. Mientras permaneció allí aturdido, desconsolado y sin dar crédito a tanto horror, no podía darse cuenta que estaba presenciando no solamente la muerte de su propia flota sino también el fin de la era de los acorazados. Los japoneses estaban demostrando que nacía la nueva era del poder aéreo naval. Paradojicamente, Kimmel dándose cuenta del peligro potencial que representaban los aviones para los grandes buques, decidió que sería preferible hacer entrar en puerto a la flota del Pacífico aquel fin de semana. Cuando el portaviones *Enterprise* se dirigió a Wake para transportar aviones y el *Lexington* fue a reforzar Midway, la flota perdió su cobertura aérea. Sin ninguno de sus portaviones la flota sería más vulnerable en alta mar que en los fondeadores de Pearl Harbour donde los buques podrían tener siquiera la protección de los aviones del ejército norteamericano basados en tierra. Al menos eso creía Kimmel.

A todo esto el almirante llegó a su cuartel general alrededor de las 08,10, en los momentos en que la primera oleada de aviones de Fuchida alcanzaba el punto más álgido de sus ataques. Los aviones torpederos se dirigían a ras de agua hacia los acorazados, las bombas caían aullando y estallaban sobre la base, los aviones de bombardeo en picado se lanzaban sobre sus blancos, rasgaban el aire los chasquidos silbantes de las balas de las ametralladoras, atronaba el ruido de los motores de los aviones de caza que en su vuelo rasante parecían ametrallar todo lo que se cruzaba a su paso, y el olor acre del fuego y las llamas se esparcía por todas partes. Todas estas escenas, sonidos y olores se combinaban en una vaga sensación de ruido y caos, y para la mayor parte de los norteamericanos que las vieron, la experiencia resultaba aterradora por momentos. El mismo Kimmel apenas podría comprender el desastre. En su impotencia todo lo que podía hacer era contemplar cómo eran batidos sus buques. Desde la ventana de su oficina, bajo los incesantes estallidos de las bombas, podía oír los crujidos de los letales torpedos de Murata que penetraban en las entrañas de los buques, y podía ver las ondulantes nubes de sus incendios.

Todos estaban asombrados por la eficacia del ataque que se supuso proveniente de uno o, a lo sumo, dos portaviones; en aquella mañana del domingo ni siquiera Kimmel podía suponer que una gran parte del potencial japonés de ataque acechaba en el horizonte. La Marina Imperial era más pequeña que la de los Estados Unidos, y aunque ésta estaba distribuida entre dos océanos, el poder naval de la flota del Pacífico combinado con el de la Comunidad Británica y Holanda hubiese sido superior al del Japón. Pero con la enorme ventaja de la sorpresa, Yamamoto ganó haciendo trampa. Y cuando las noticias del estrago causado en el interior del puerto comenzaban a llegar a su cuartel general, con el *Arizona* destruido por completo, el *Oklahoma* tumbado sobre el fondo del puerto, y el *California* hundido, supo Kimmel que el Japón era el dueño del Pacífico, al menos temporalmente. Puede que esperara una oportunidad de venganza. Pero en su corazón sabía, cuando se precipitó en el jardín de su casa y vio la multitud de aviones que portaban en sus alas el símbolo del Sol Rojo, que su carrera profesional había terminado.

Muchos actos heroicos se realizaron aquel día, algunos de los cuales se reconocieron con la adjudicación de catorce Medallas de Honor, cincuenta y tres Cruces Navales, cuatro Estrellas de Plata y Cuatro Medallas Navales y del Cuerpo de Infantería de Marina. En una hora los chicos se convirtieron en hombres y los hombres en héroes. Una vez repuestos de su sorpresa, los norteamericanos hicieron lo que pudieron para rechazar la agresión. Pero desprevenidos, estaban en desventaja. En Hickam Field, despreciando los ataques rasantes de los aviones japoneses, los hombres se afanaban furiosamente para dispersar a los aviones. Algunos cayeron pero otros ocupaban sus puestos. Dos trabajadores japoneses ayudaron a un artillero a poner a punto su ametralladora y le surtían de municiones mientras él disparaba. Frente a los hangares



El acorazado Arizona después de la explosión de su pañol de municiones.

Una vista japonesa de la isla Ford durante el ataque.

un hombre mantuvo un constante chorro de fuego con una ametralladora que había colocado en el morro de un bombardero. Cuando uno de los aviones «Cero» de Itaya lo convirtió en una trampa de fuego y muerte, el hombre no intentó siquiera escapar y bastante después de que las llamas envolvieran el avión, aún podían verse sus balas trazadoras rojas elevándose en el cielo.

Los tenientes Welch y Taylor despegaron de Wheeler Field con sus aviones de caza y se lanzaron directamente contra un escuadrón de bombarderos japoneses. Cuando regresaron para rellenar combustible, se vio que Taylor estaba herido y que una de las ametralladoras de Welch se había encasquillado; entre los dos, según ellos mismos dijeron, derribaron tres aviones japoneses. No fueron Welch y Taylor los únicos que se enfrentaron con los atacantes. Uno o dos aviones más se las arreglaron para despegar durante la pequeña tregua que hubo entre las dos oleadas de ataques japoneses, y también desempeñaron un buen papel. Las Fortalezas Volantes que se dirigían a Oahu desde los Estados Unidos llegaron sobre Hickam Field en medio del ataque. Estos aviones eran los B-17 cuyo anuncio de llegada hizo que la detección de los aviones japoneses, por parte del radar de Opana, no se tuviese en consideración. Las Fortalezas Volantes no volaban en formación y sus tripulantes estaban cansados después de catorce horas de vuelo. Algunos de estos aviones tenían poco combustible de reserva; y todos estaban desarmados. Abriéndose paso entre las nubes para aproximarse a Hickam Field fueron atacados por los «Ceros» japoneses y cuando los pilotos miraron hacia abajo vieron que su destino era un infierno. Hay que rendirles tributo porque fueron capaces de aterrizar en tales condiciones. La mayor parte lo hicieron en Hickam, otro avión lo hizo en un campo de aviación de la costa sudeste de Oahu y los demás en una pista de emergencia situada en una de las playas del noroeste de la isla.

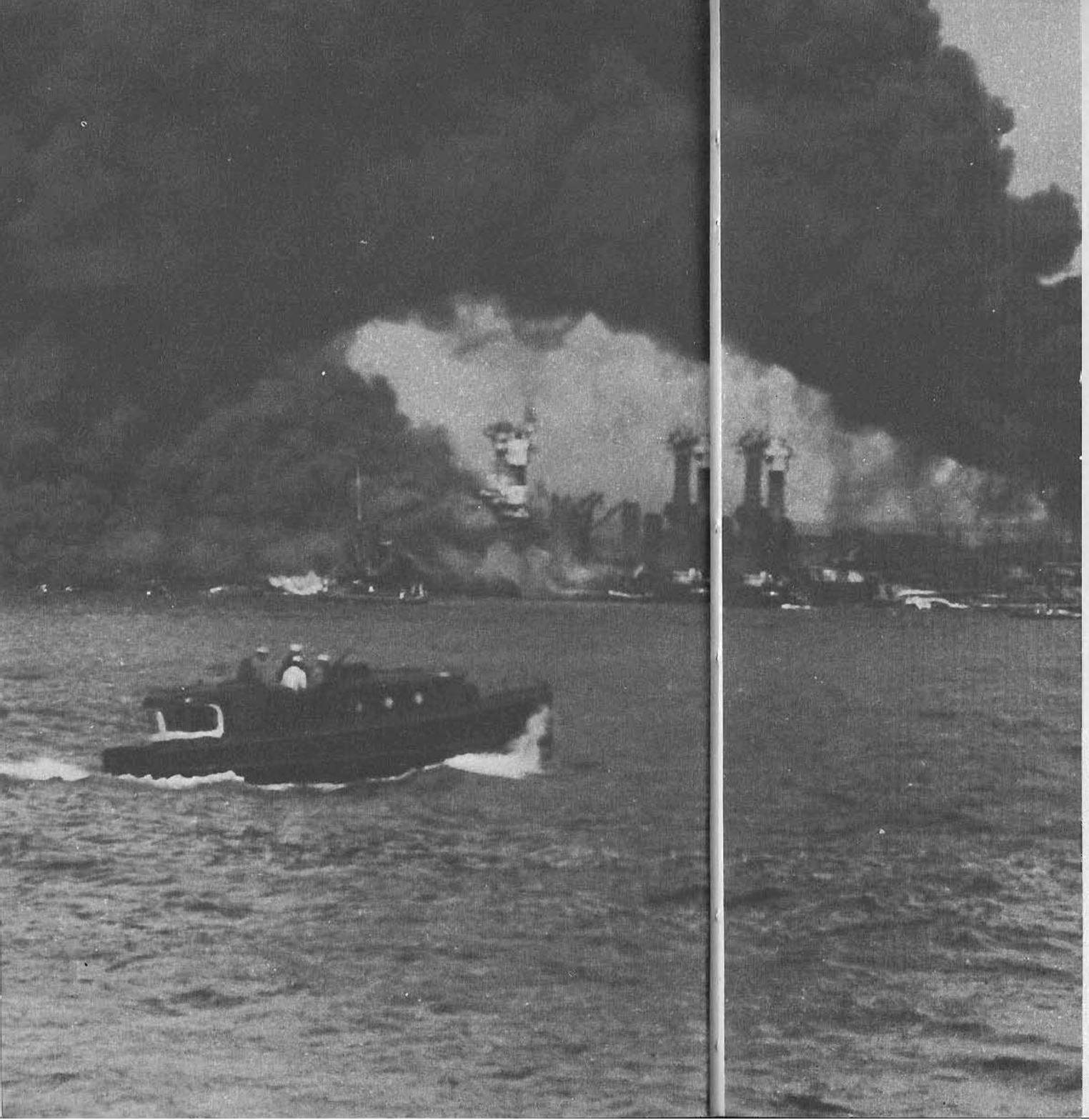
También llegaron a Oahu, durante el ataque, dieciocho aviones de bombardeo en picado procedentes del *Enterprise*, y trece de ellos aterrizaron sin novedad en el aeródromo de la bahía de Ka-

El acorazado Arizona en medio de una nube de humo. Las pequeñas nubecillas pertenecen a las explosiones de los proyectiles antiaéreos.

neohe, aunque opusieron considerable resistencia los hombres que manejaban las armas antiaéreas desde el suelo. Nueve de estos aviones fueron rellenados de combustible y cargados con bombas de 500 libras y a las 12,00 despegaron para buscar a los japoneses. Seis B-17 despegaron media hora antes para reconocer el suroeste de la isla pero no hicieron avistamiento alguno. Los aviones del *Enterprise* volaron en la dirección en que se encontraban los japoneses pero no llegaron a avistarles. Nadie pensó en inquirir información, respecto a la dirección de regreso de los japoneses, al radar del centro de alerta aéreo. Si esto se hubiera hecho, la flota de Yamamoto hubiera podido ser localizada porque en Opana se puntearon cuidadosamente a los aviones durante su regreso a la fuerza operativa.

Como ya se ha expuesto en el capítulo anterior, lo que sucedió en los aeródromos podría considerarse como incidental al ataque contra los buques. Al estallar el *Arizona*, quedaron atrapados en sus retorcidos restos unos mil cadáveres, y alrededor del destrozado buque ardía sobre la superficie del agua el

combustible de sus tanques. Sin embargo, este era un peligro menor comparado con el potencial peligro que representaba el petrolero *Neosho*, amarrado cerca del *Maryland* y del *Oklahoma*. Repleto de gasolina de elevado número de octanos para los aviones, el *Neosho* fue el primer buque que logró salir a la mar, y esto le valió a su comandante, el capitán de fragata John S. Philipps, una bien merecida Cruz Naval . En la confusión que siguió a los primeros momentos del ataque, Philipps percibió inmediatamente el peligro que representaba su buque. Pero cuando el *Neosho* se dirigía hacia el mar, el *Oklahoma* estaba sufriendo un ataque, y en pocos minutos el acorazado se inclinó lentamente y quedó tumbado sobre el fondo. El *Neosho* apenas pudo librar la levantada popa del acorazado, y mientras maniobraba dos aviones torpederos se aproximaban según un rumbo que les llevaba a lanzar sus torpedos contra dos de los otros acorazados. Distraídos los pilotos por los disparos de los cañones del *Neosho*, los torpedos se lanzaron defectuosamente y faltó muy poco para que chocaran con el petrolero. Entre tanto el *West Virginia*, en el que hicieron blanco varios torpedos, comenzó a hundirse, en el *Maryland* hizo impacto una bomba que atravesó su cubierta haciendo un peligroso boquete en la



amura de babor, el *California* se inclinaba pesadamente hacia babor, y el *Pennsylvania* arrojaba densas nubes de petróleo quemado. En su huida de los buques que ardían, los hombres se precipitaban al puerto por todas partes. En el momento más culminante del ataque apareció otra amenaza. Uno de los submarinos enanos emergió a unas 700 yardas del buque nodriza de hidraviones *Curtiss*, sobre cuya llameante cubierta se había lanzado un avión de bombardeo en picado. Los cañones de media docena de buques abrieron fuego cuando se avistó la pequeña torreta del submarino. Pero éste no fue hundido por los disparos de los cañones. El destructor *Monaghan* maniobró y le lanzó dos cargas de profundidad; y después dos más. Durante las posteriores operaciones de salvamento se recuperó el maltratado casco del submarino, lleno de fango, y con los dos hombres de su dotación en el interior. Cuando más tarde se construyó en Pearl Harbour un nuevo muelle, y tras un funeral militar el submarino se depositó dentro de la masa de cemento que ahora forma parte de las defensas permanentes de la base naval de Pearl Harbour. Apenas fue hundido este submarino, se vio que otro se dirigía hacia uno de los cruceros norteamericanos. Virando rápidamente, el *Monaghan* lanzó dos cargas de profundidad más y otra mancha de aceite oscureció el mar; había sido hundido el segundo submarino enano.

La mayor parte de la tripulación del *Oklahoma* quedó atrapada dentro de su casco. Murieron más de 400 hombres pero se pudo rescatar a otros veintidós gracias a que los obreros del arsenal cortaron las gruesas planchas del acorazado. Otros hombres quedaron aprisionados en el interior del viejo *Utah*, un buque blanco desarmado, que también dio la vuelta al hundirse. El trabajo de abrir agujeros en las livianas planchas del *Utah* fue más fácil que el realizado en el *Oklahoma*, pero en ambos casos se efectuó bajo los continuos ataques de los aviones en vuelo rasante.

Los siete acorazados amarrados a lo largo del muelle Sur de la isla de Ford quedaron dañados por la acción de la primera oleada atacante de Fuchida

Una fotografía tomada inmediatamente después del ataque. El West Virginia **y el** Pensylvania **se hacen visibles entre los humos de su destrucción.**

Cuatro de ellos estaban amarrados juntos, por parejas, abarloados de dos en dos, y solamente los que quedaron junto al muelle, el *Maryland* y el *Tennessee*, se libraron de ser torpedeados. Todos recibieron el impacto de una o más bombas. El único acorazado que logró salir a la mar durante el ataque fue el veterano *Nevada*, de veinticino años y clasificado como «pasado de edad». Su artillería antiaérea fue de las primeras que entraron en acción pero no consiguió con ello disuadir suficientemente a los japoneses para que lo dejaran tranquilo. Poco antes de que volara el *Arizona*, el *Nevada* recibió el impacto de un torpedo cerca de la amura de babor y el de una bomba en su toldilla. Cuando estalló el *Arizona* y el agua que rodeaba al *Nevada* estaba cubierta de petróleo ardiendo, el oficial más antiguo a bordo decidió que tendría más probabilidades de salvar el buque si podía salir a la mar. Con alguna dificultad logró el buque maniobrar alrededor del *Arizona* y del buque taller *Vestal*, que había sido amarrado al lado del *Arizona* antes del ataque, y que ahora estaba cubierto por las llamas del petróleo. Entonces, según se ha relatado, el *Nevada*, se dirigió lentamente hacia el canal y se convirtió en el blanco número uno. Las bombas estallaban a su alrededor a medida que los aviones de bombardeo en picado se lanzaban sobre él desde el cielo hasta solamente unos centenares de pies sobre su cubierta. Seis bombas hicieron blanco en él causando grandes daños y dirigiéndose hacia aguas de menor fondo varó lentamente.

El acorazado de 36.600 toneladas *California*, amarrado cerca del *Nevada*, recibió el impacto de dos torpedos tan pronto como comenzó el ataque. Con su cubierta baja inundada de petróleo, procedente de sus tanques, y sus costados llenos de agujeros comenzó a hundirse. Igual que otros buques que se dieron por hundidos en sus fondeaderos, el *California* se fue a pique antes de que se pudiesen cerrar sus puertas estancas. Más tarde, durante la guerra, los buques norteamericanos pasaron por situaciones en que su flotabilidad se vio más perjudicada que en Pearl Harbour, pero estaban alistados para el combate y podían desplazarse con sus propios medios incluso cuando la sección entera de un buque quedara inutilizada. En Pearl Harbour ninguno de los buques estaba listo para el combate, y por eso se hundieron. Esto fue particularmente cierto en el caso del *California*. La artillería de los acorazados entró en acción poco después de que comenzara el ataque. Pero la falta de potencia motriz hizo que el municionamiento de los cañones se hiciese a mano. Cuando de sus perforados tanques comenzó a salir petróleo ardiendo que se esparcía por todas partes, pareció que existían pocas posibilidades de salvarlo y se dio la orden de abandono. De hecho el *California* permaneció a flote durante tres días hasta que finalmente se hundió en el blando fango del fondo mostrando solamente su obra muerta. Igual que el *Nevada*, el *California* y los demás buques dañados en el ataque, excepto el *Arizona* y el *Oklahoma*, aún vivirían para combatir nuevamente.

De los otros buques existentes en el puerto en los momentos de la incursión, el departamento de marina de los Estados Unidos anunció que se perdieron tres detructores, el *Cassin*, el *Downes* y el *Shaw*. Más tarde se dijo que ninguno de los tres se había perdido aunque todos resultaron gravemente averiados. Si no hubiesen estado inmovilizados en diques secos, es probable que los daños recibidos habrían sido de tan poca importancia como la de los demás destructores que estaban en puerto. En los momentos del ataque había en Pearl Harbour siete cruceros y no nueve como creían los japoneses. Fueron atacados tres y el *Raleigh* se llevó la peor parte. Amarrado al Norte de la isla de Ford, cerca del *Utah*, es posible que alguno de los pilotos de Fuchida lo confundiese con algún acorazado. Torpedeado, bombardeado y sometido a incesantes ataques, mediante el fuego de las ametralladoras de los aviones, el *Raleigh* se hundió. Transcurrieron seis meses antes de que estuviese en condiciones de volver a navegar. El *Helena*, que los japoneses confundieron con el acorazado *Pennsylvania*, sufrió daños de menor importancia. (Este fue un error comprensible; el *Helena* ocupaba un lugar que normalmente pertenecía a un buque más grande porque el *Pennsylvania* estaba en dique seco. Menos comprensible fue confundir el *Ogala* con el *Arizona*). El tercer crucero que resultó dañado, el *Honolulú*, escapó con averías relativamente ligeras y estuvo listo para hacerse a la mar al cabo de un mes.

Como era de esperar los daños no se limitaron a los blancos militares y hubo unas cien bajas entre el personal civil. Aviones «Cero» en vuelo rasante ame-

El submarino enano que varó y fue capturado.

trallaron los coches en las carreteras, y los fragmentos de metralla de los proyectiles antiaéreos se esparcieron por la zona. Pero la población se comportó bien y los militares y civiles aprendieron cuán tenue es la línea que los separa en tiempo de guerra. Los obreros del arsenal, muchos de ellos de sangre mestiza, ofrecieron voluntariamente sus servicios. Se utilizaron para luchar contra el fuego, limpiar de restos los impactos de las bombas, e incluso para establecer cordones de municionamiento a mano. También hicieron un buen papel los buques mercantes presentes en el puerto. Se emplearon remolcadores comerciales para separar del *Arizona* el buque taller *Vestal* y para conducir hacia la playa al maltrecho *Nevada* después de su salida del puerto. Incluso entró en acción una gabarra. No tenía armas ni estaba acorazada. Pero disponía de bombas de achique y con ellas echaba agua sobre el petróleo que ardía alrededor del maltratado *West Virginia*.

Nunca pudo saberse cual fue el primer buque norteamericano que rompió el fuego cuando los aviones de Fuchida volaban sobre el puerto, aunque son muchos los que reclaman este honor. Los destructores *Tucker*, *Bagley* y *Blue* estaban particularmente convencidos de que cada uno de ellos hizo el primer disparo. También lo estaban los oficiales y hombres de los cruceros *Helena* y *Raleigh*; y los comandantes de otros buques más pequeños. Sin embargo, si era difícil decidir cual fue el buque que disparó primero, no hubo duda en saber cuando tuvo lugar el primer encuentro entre hombres. El minador *Montgomery* envió a su ballenera de motor para investigar un informe acerca del naufragio de un avión japonés que flotaba en las aguas del puerto. El avión estaba allí y se vio al piloto que nadaba por las proximidades de un ala completamente destrozada. Cuando la ballenera del *Montgomery* llegó junto a los restos del naufragio se le dijo al japonés que se rindiera. Su única reacción fue mirar de hito en hito y se le repitió la orden mediante gestos mientras el bote maniobraba en sus proximidades. En el momento en que el nadador estaba a punto de ser izado a bordo se vio que sacaba una pistola. Sin embargo, antes de que tuviera oportunidad de utilizarla el patrón de la ballenera le disparó.

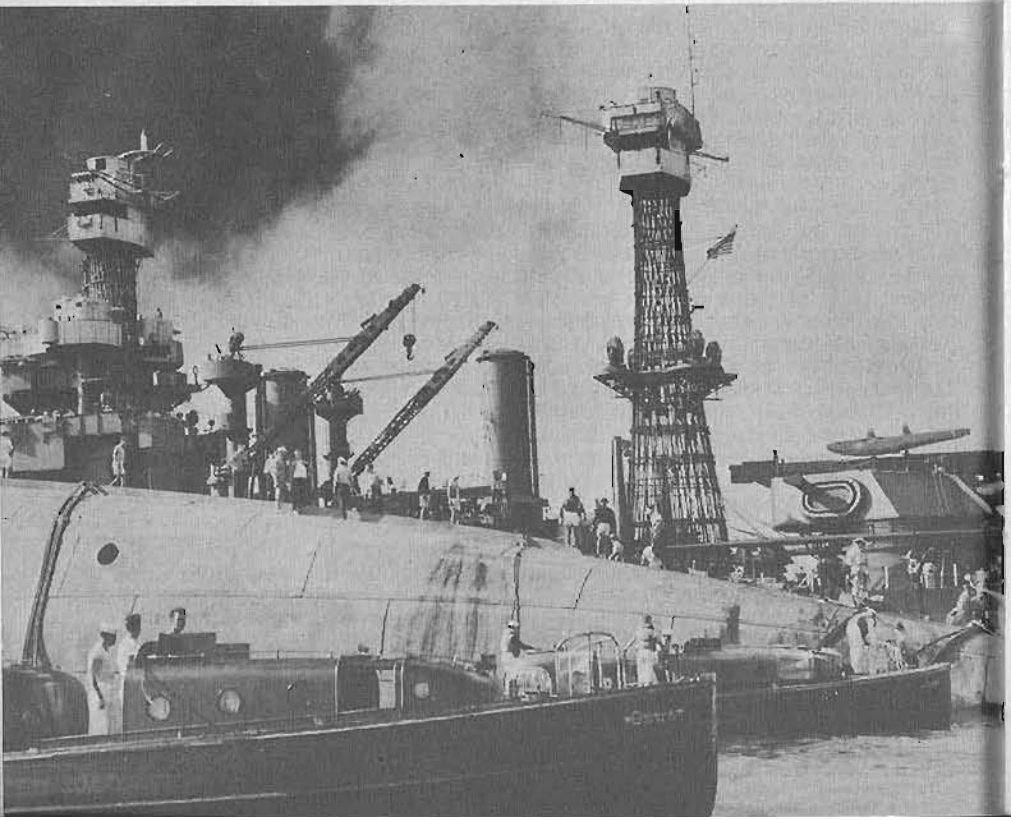
En la tarde del domingo se tenía en Pearl Harbour la seguridad de que los japoneses volverían otra vez. En la boca del puerto se instalaron los cañones de 14 pulgadas del *Pennsylvania* y todos los marineros y obreros del arsenal útiles se afanaban para preparar para el combate todos los buques que no habían sufrido daños. En la cantina del muelle un tocadiscos, de los que funcionan introduciendo una moneda, repetía «no quiero incendiar el mundo»; a bordo del *Maryland*, la banda de música tocaba marchas militares en la toldilla para levantar la moral. El fuego se enfurecía con el *West Virginia*, y alrededor de él, los retorcidos restos del *Arizona* ardían aún. Sobre el volcado casco del *Oklahoma* los grupos de salvamento abrían agujeros para liberar a los hombres que quedaron atrapados dentro del buque. Otros hombres trataban inútilmente de mantener a flote al *California*. En la costa el ejército se preparaba para oponerse a una invasión y los centinelas de «gatillo fácil» hacían aventurados los desplazamientos en la isla. Los soldados de infantería, artillería y los de aviación, que habrían estado mejor empleados reparando averías de los aviones dañados, fueron desplegados por los puntos clave donde se dedicaban a cavar trincheras.

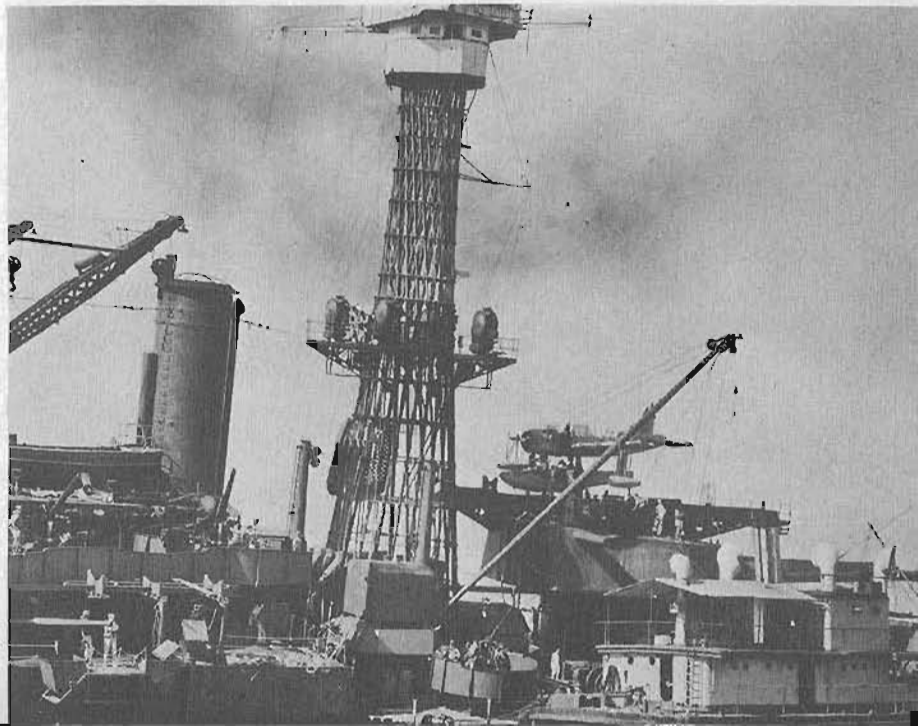
Los rumores más fantásticos abundaban en todas partes. Se decía que los obreros japoneses habían cortado cañas en las plantaciones azucareras para señalizar determinadas direcciones; que saboteadores japoneses locales habían bloqueado deliberadamente con sus coches la carretera de Honolulú a Pearl Harbour. (Tales actos de sabotaje fueron desmentidos posteriormente por el FBI local). Se decía que los japoneses estaban desembarcando en ciertos puntos de la costa, al Norte, al Sur, al Este y al Oeste. (El Japón no estaba en situación de llevar a cabo una invasión en Hawai y mantener la conquista, defenderla y aprovisionarla, porque en aquellos momentos tenía demasiadas cosas que atender). Poco después de mediodía, el general Short, que había situado su cuartel general en un túnel para almacenar municiones, dijo al gobernador que debería imponerse en la isla la ley marcial. El gobernador no era partidario de hacerlo sin el consentimiento del presidente y a las 12,00 se puso en comunicación telefónica con Roosevelt. Este estuvo conforme con establecer la ley marcial ante la actitud de Short que no quería dejar las cosas al azar.

Al mismo tiempo, poco más o menos, un repartidor de telegramas se dirigía en bicicleta hacia el cuartel general de Kimmel con un cablegrama procedente de Washington. El mensaje (dirigido a Kimmel y a Short) llegó por el «medio seguro más rápido», a través de las líneas comerciales, y advertía a Kimmel que los japoneses estaban presentando su ultimátum a las 07,30 hora de Honolulú. En consecuencia las fuerzas defensivas de la isla deberían estar «convenientemente alertadas». Como el mensaje no mostraba ninguna señal que indicase que era especial o urgente, estuvo depositado en el buzón de entrada de la oficina de la RCA de Honolulú desde las 07,33. En envío de cablegramas se suspendió durante el ataque. El repartidor que lo llevó, que era un japonés (norteamericano de raza japonesa), tardó casi cuatro horas para hacer el camino hasta el cuartel general de Kimmel. En el momento en que lo entregó al almirante, el interés del cablegrama era puramente histórico y Kimmel lo arrojó a una papelera.

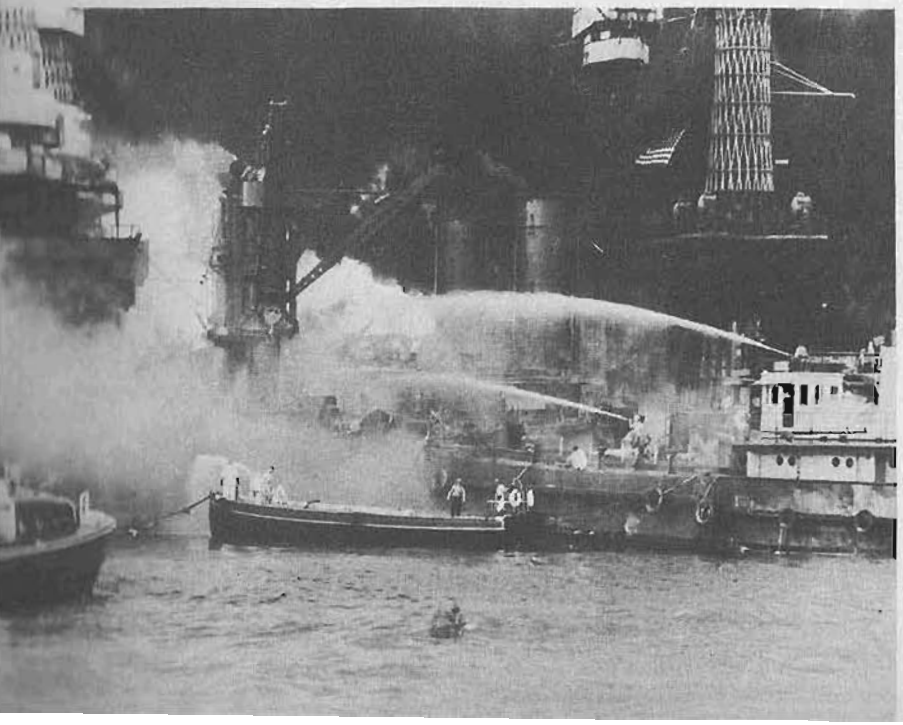
Los buques norteamericanos Cassin y Dounes **en el dique seco.**

El Utah hundido y volcado, con el Raleigh al fondo. Operaciones de rescate para libertar a los hombres atrapados dentro del casco del Arizona. El California aún a flote; tardaría tres días en hundirse.





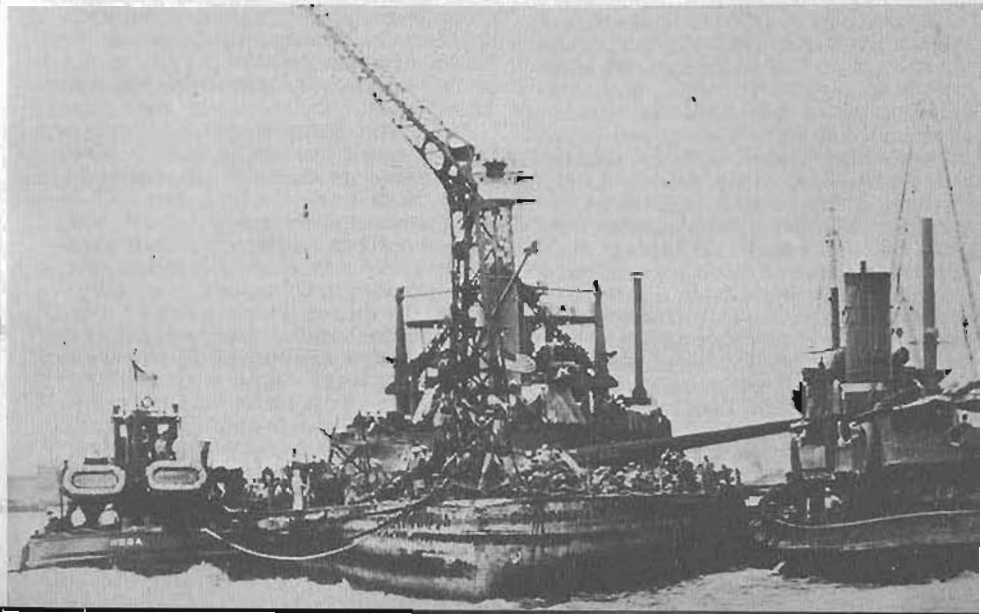
l campo de aviación de Wheeler el 7 de diciembre de 1941. Trabajos de extinción de
ego en el West Virginia. La estación aeronaval de Kaneohe.



Balance de pérdidas

En la hora y cincuenta minutos que duró el ataque, los japoneses lograron una extraordinaria victoria infingiendo a la Flota del Pacífico de los Estados Unidos un golpe aplastante. A mediodía del 7 de diciembre Pearl Harbour aparecía desmantelado y cubierto bajo una espesa capa de humo. Un examen de los daños mostró que ocho acorazados, tres cruceros, tres destructores y ocho buques auxiliares, totalizando 300.000 toneladas, habían quedado inmovilizados. Además, fueron destruidas muchas de las instalaciones de Hickam, Wheeler y otros campos de aviación; también lo fueron noventa y seis de los 231 aviones de la fuerza aérea de las Hawai y solamente siete de los restantes estuvo en condiciones de volar inmediatamente. Por último, más de la mitad de los aviones navales de la isla quedaron así mismo fuera de combate. Solamente en los buques hubo 1.763 bajas entre oficiales y marinería (sin contar las de elementos civiles), pero la cifra se elevó a 2.335 bajas incluyendo las del personal no destinado a flote. Pero esta cantidad se refiere solamente a los muertos. Muchos hombres más resultaron heridos; gran parte murieron días o semanas después. Algunos se restablecieron y regresaron al combate; otros se fueron a sus hogares con sus pensiones y el terror en el alma.

¿Cómo pudieron producirse tan tremendas pérdidas?, «sorpresa» era una contestación demasiado simple. Con el inesperado ataque de 351 aviones, los japoneses anonadaron a las fuerzas norteamericanas de Oahu. Pero en cierto modo los estadounidenses les facilitaron las cosas. Casi todos los acorazados de la flota del Pacífico estaban en puerto; y los aviones estaban bonitamente dispuestos en los aeródromos. La falta de vigilancia no tuvo disculpa posible, especialmente cuando los grandes progresos en el radar permitieron detectar la aproximación de aviones a partir del ejercicio realizado por Schofield en 1932. Pero gran parte de la destrucción conseguida fue la consecuencia directa de la nueva técnica de la guerra aérea tan brillantemente explotada por Yamamoto. Los almirantes norteamericanos no creían que los aviones fueran capaces de lanzar con éxito torpedos en las poco profundas aguas de Pearl Harbour. Los japoneses pensaban de otra forma y demostraron estar en lo cierto. También dudaban los almirantes norteamerica-



Un oficial japonés derribado durante el ataque es enterrado con honores militares cerca de la había de Kanehoe. El California, con la bandera de las barras y las estrellas aún izada, es remólcado hacia el dique seco.

nos respecto a la penetración de las bombas en las cubiertas acorazadas; de nuevo los japoneses les demostraron que estaban equivocados.

Pero el triunfo de los nipones estaba lejos de ser completo. Al fracasar en la destrucción de los portaviones permitieron la salvación de un arma que iba a ser su ruina. Lo sucedido en Pearl Harbour echó abajo todos los viejos planes norteamericanos. Retrospectivamente, sin embargo, algunos norteamericanos han considerado que los japoneses no solamente hundieron un lote de «chatarra vieja» sino que también torpedearon las viejas teorías sobre el acorazado. Al salvarse el *Enterprise*, el *Lexington* y el *Saratoga*, «inevitablemente» los portaviones reemplazaron a los acorazados en su papel de «capital ship» en la flota estadounidense del Pacífico. La fuerza naval operativa a base de portaviones se convirtió automáticamente en la principal arma naval y casi en seguida la marina de los Estados Unidos comenzó a utilizarla con habilidad; en el Mar del Coral, Midway, Guadalcanal, Rabaul, Marshall y Truk. El *Enterprise* se salvó por los pelos. El retraso sufrido en la maniobra de petroleo en la mar por los destructores de escolta, cuando regresaban de la isla de Wake, por dificultades surgidas a causa de la mar gruesa, fue su salvación. Aun así, el portaviones estaba solamente a 200 millas de Oahu cuando Fuchida condujo al ataque a la primera oleada de aviones.

Los japoneses cometieron otra equivocación al no destruir el taller de maquinaria de Oahu. Demostraría después su incalculable valor en la reparación de buques averiados. Además, los depósitos de combustible, donde estaba almacenada la sangre vital de la flota, quedaron intactos. Los depósitos estaban construidos sobre el suelo y, por lo tanto, eran muy vulnerables. Su destrucción pudo haber hecho retirar de Pearl Harbour a los Estados Unidos lo que quedaba de la flota, con lo que los japoneses habrían podido dominar el Pacífico durante meses: quizá los suficientes para consolidar la posición nipona en el sudeste asiático. (En este sentido puede decirse que la suerte estuvo de parte de los norteamericanos. Si el petrolero *Neosho*, amarrado cerca de los tanques de petróleo de la isla Ford, hubiese sido alcanzado, no solamente habría sembrado un infierno alrededor de los cuatro acorazados amarrados en sus proximidades, *Maryland*, *Tennessee*, *Oklahoma* y *West Virginia*, sino que probablemente se habrían incendiado los tanques de almacenamiento de petróleo. Absortos con la caza mayor, los pilotos de Fuchida perdieron esta presa).

Aunque los daños pudieron ser mayores de lo que fueron, el ataque aéreo debe ser considerado, sin embargo, como un éxito de los japoneses. (En el veinticinco aniversario de Pearl Harbour el antiguo capitán de fragata Genda, ascendió a general de aviación, describió el ataque como «un éxito inmortal en los anales de los acaecimientos militares del mundo». Pero, añadió, «fue un grave error políticamente porque al final condujo al Japón a la capitulación...») No pudo decirse lo mismo respecto al papel que jugaron los submarinos. Los veintisiete de la clase «I», con los cinco submarinos enanos situados alrededor de Oahu, fracasaron completamente en su misión. Ni remataron los buques averiados dentro del puerto de Pearl Harbour, ni hundieron a los grandes buques norteamericanos que los abandonaron. El *Enterprise*, en su regreso, y los tres cruceros de escolta eran unos blancos tentadores, pero parece ser que los submarinos japoneses no estaban tan bien adiestrados ni eran tan agresivos como los aviadores de Fuchida. Fueron hundidos un submarino de la clase «I» y cuatro submarinos enanos, y el comandante del quinto se rindió porque varó el suyo. (Los nueve hombres que murieron en los cinco submarinos enanos recibieron honores. Fueron condecorados y ascendidos dos grados a título póstumo, y reconocidos como héroes nacionales). Esta fase de la operación puede considerarse un fracaso. A consecuencia de ello el arma submarina perdió influencia y se le negaron los fondos que pudieron ayudarla a desarrollarse. Más tarde, durante la guerra, muchos de los submarinos se limitaron al papel de buques de aprovisionamiento de las guarniciones japonesas aisladas de las islas Salomón.

El cuerpo de un aviador japonés.

Cuando el archiprecavido Nagumo decidió que se había logrado el objeto de la operación, se dice que hizo referencia a un proverbio japonés: *Yudan Kaiteki* (la negligencia es el mayor enemigo). Su preocupación era regresar al Japón con su flota intacta una vez realizado su cometido. Parte de las precauciones de Nagumo se justifican porque el Japón no podía permitirse la pérdida de buques. Los norteamericanos podían construir otros, pero la limitada capacidad industrial del Japón estaba restringida por la escasez de materiales estratégicos y la carencia de técnicos. La nación tenía que llevar a cabo una guerra

con muchas restricciones y no era capaz de soportar el enfrentamiento con el potencial industrial de Norteamérica. Para Nagumo era una temeridad permanecer dentro del radio de acción de la aviación norteamericana basada en tierra que, según los informes de la inteligencia japonesa, aún disponía de un gran número de bombarderos en estado operativo. Fuchida, exasperado por la prudencia de su jefe nunca cesó de lamentar la decisión de no permitir que sus pilotos realizasen un nuevo ataque. «Si hubiésemos destruido Pearl Harbour y puesto fuera de combate al *Enterprise* o al *Lexington*, o a los dos», dijo posteriormente, «la guerra en el Pacífico hubiera sido muy diferente». Muchos de los almirantes norteamericanos están de acuerdo con él. El almirante Nimitz, que sucedió a Kimmel como comandante en jefe de la Flota del Pacífico, escribió: «Los futuros estudios de nuestra guerra naval en el Pacífico llegarán inevitablemente a la conclusión de que el comandante de la fuerza operativa japonesa perdió una magnífica oportunidad al limitar los ataques a Pearl Harbour a un día de operaciones, y al restringir la elección de objetivos.»

El secretario de la marina, Frank Knox, se personó inmediatamente en el lugar de la escena para ver por sí mismo lo que había sucedido. Aquel domingo por la mañana estaba en una reunión con Cordell Hull y Henry Stimson, para tratar sobre la crítica situación que se estaba produciendo entre su nación y el Japón, cuando dos visitantes se sentaron en un antedespacho en espera de ver a Cordell Hull: el tuerto embajador Nomura y el «enviado especial» del Japón Kurusu. Cuando finalizó la reunión Knox regresó a su propia oficina y apenas se sentó en su silla, el jefe de operaciones navales, almirante Harold R. Stark, irrumpió hacia él con el dramático mensaje de Ramsay. Knox lo leyó y dijo: «¡Dios mío, esto no puede ser verdad! ¡Esto puede significar las Filipinas!» «No, señor» dijo el almirante Stark, «esto es Pearl».

Serían las 13,45 cuando Knox hizo una llamada urgente a Pearl Harbour. Entonces tomó el teléfono con la Casa Blanca y habló con el presidente. «No recuerdo sus palabras exactas», diría más tarde Knox, «estaba asombrado, por supuesto. Creo que se mostraba incrédulo...». Cando el presidente colgó el teléfono recibió Knox la conexión con Pearl Harbour para hablar con el contralmirante C. C. Bloch, que le dio un conciso informe de los daños con arreglo a los que se apreciaron de momento. Después de esta conversación Knox se dirigió inmediatamente a la Casa Blanca para celebrar una reunión urgente con el gobierno, convocada para tratar del mensaje que el presidente tenía que dar al congreso y a la nación al día siguiente. «Necesito saber lo que ha sucedido en Pearl Harbour», dijo Knox. «Quiero todos los detalles; iré allí.»

Entre tanto, Nomura y Kurusu llegaron a la sala de espera de los diplomáticos, junto al despacho de Cordell Hull, a las 14,05. Antes de ser recibidos, el presidente habló con Hull. «Cordell», dijo severamente, «Knox me acaba de comunicar que los japoneses han atacado Pearl Harbour. ¿Se ha confirmado esto?». «No, aún no», replicó Hull puntillosamente. «He sabido esto solamente de Knox», contestó el presidente. «Quisiera que se confirmara antes de ver a Nomura y Kurusu. Están fuera en la sala de espera», dijo Hull.

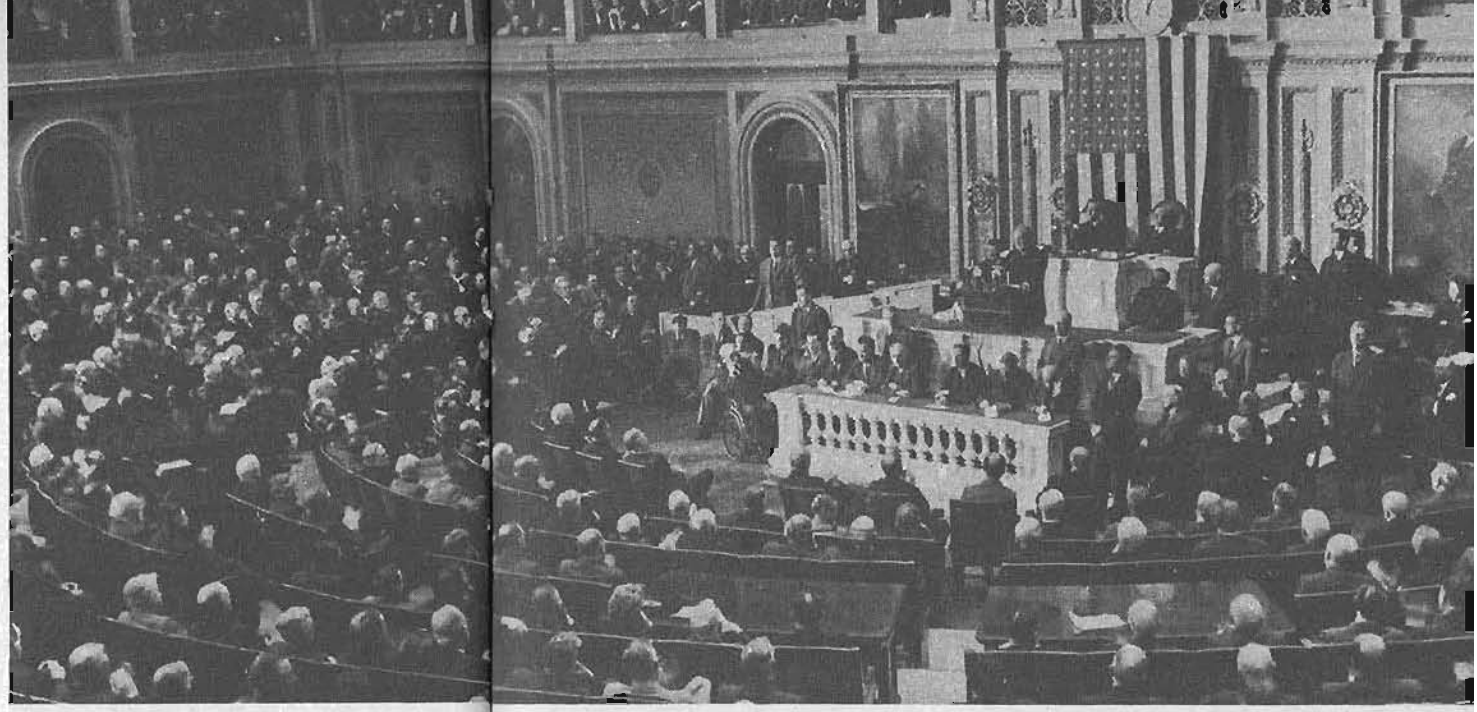
A las 14,20 en punto Cordell Hull recibió a los dos japoneses. Estos saludaron y entregaron su nota, y Nomura explicó que había recibido instrucciones de entregarla a la una en punto (las 13,00) y pidió disculpas por el retraso ocasionado por ciertas dificultades surgidas al descifrar el mensaje. Hull tomó el documento que le entregaba Nomura, se ajustó sus anteojos y comenzó a leer. (El contenido le era, naturalmente, conocido. Pero como dijo después, no quería dar a entender que sabía de que se trataba, y aparentó que estaba leyendo la nota). Era la respuesta japonesa al memorándum de Hull del 26 de noviembre, un categórico rechazo de las propuestas norteamericanas, farragosamente redactado, y mezclado con una serie de justificaciones de la negativa. «Desde que el asunto de China se inició», decía la nota, «debido a la falta de comprensión de China respecto a las verdaderas intenciones del Japón, el gobierno japonés se ha esforzado en restaurar la paz... Por otra parte, el gobierno norteamericano apoyándose siempre en teorías, olvidando las realidades y rehusando ceder un ápice de sus impracticables principios, ha causado un retraso indebido en las negociaciones... Una actitud tal, que ignora las realidades e impone a otros sus propias y egoístas opiniones, servirá poco al propósito de facilitar el fin de las negociaciones... Por tanto... el gobierno japonés deplora no poder aceptar la propuesta.» Los ojos de Cordell Hull echaban chispas mientras miraba a los nerviosos enviados del Japón. «En los cincuenta años de vida pública», les dijo, «no he visto nunca un documento tan lleno de infamantes falsedades y tergiversaciones; tan grandes que no imaginé hasta hoy que algún gobierno sobre este planeta fuera capaz de pronunciar».

Nomura y Kurusu, pálidos y tranquilos salieron. Su trabajo estaba hecho. Produjeron una útil acción retardadora que contribuyó a facilitar el camino del ataque. Ellos sabían muy bien que Japón iba a una guerra con los Estados Unidos, pero hasta su muerte mantuvieron que ignoraban los detalles y que no conocían que la «Operación Z» estuviese en pleno desarrollo mientras se llevaban a cabo las negociaciones. Pero con independencia de que Nomura y Kurusu fueran agentes, conocedores o no, de la diplomacia japonesa, el retraso en la entrega de la nota contrarresta el propósito que tuvieran respecto a esta cuestión. Hirohito no consiguió hacer su voluntad, y lo que universalmente se reconoció como un golpe traicionero sirvió para unificar a una Norteamérica dividida y enfermiza. Al efectuar el balance de las pérdidas relativas norteamericanas y las ventajas logradas por los japoneses en la operación de Pearl Harbour, es posible que este factor tuviese mayor importancia a largo plazo. El almirante Chuichi Hara, comandante de la quinta división de portaviones, *Shokaku* y *Zuikaku*, dijo intencionadamente después de la guerra: «el presidente Roosevelt nos debió condecorar a nosotros».

Durante diez años, el Japón sólo había cosechado victorias sobre enemigos débiles y la noticia del ataque asombró tanto al pueblo japonés como al norteamericano. La conmoción aumentó cuando el cuartel general imperial de Tokyo anunció que el ejército y la marina del Japón «habían entrado en guerra con las fuerzas norteamericanas y británicas» y las noticias deslumbrantes de la victoria de Pearl Harbour, difundidas al son de marchas patrióticas, se propagaron a través de la radio. Las multitudes recorrían las calles cantando el himno nacional *Kimigayo*; miles de personas se dirigieron a la plaza del palacio imperial para reverenciar e invocar la ayuda de los divinos antepasados de la nación. Los repartidores de periódicos corrían por las calles haciendo sonar campanillas y mazas de madera para anunciar la victoria en las ediciones especiales de los periódicos *Asahi*, *Yomiuri* y *Nichi-nichi*. «¡El Japón ya no será un país pobre!», rezaban los títulos. «La Historia está ahora de parte del Eje... hay 100 millones de héroes.» «Ha llegado el día de la marcha de 100 millones de héroes compatriotas... El día que hemos estado esperando con impaciencia ha llegado...», escribía el editor del *Mainichi*, e indudablemente el sentir nacional fue reflejado por el editor del *Nichi-nichi* cuando decía: «Las fuerzas imperiales son invencibles.»

A partir de estos comienzos creció la enfermedad del exceso de confianza que durante los años oscuros del Japón mereció llamarse «mal de victoria». El engreimiento y la arrogante sobrestimación en la empresa que se había abordado, condujo finalmente a la ruina de los japoneses. En un análisis final, la derrota del Japón puede achacarse a este virus. En el fondo del carácter nacional descansa un poso de irracional impulsividad combinada con un profundo sentido del oportunismo. A menudo, indecisos y vacilantes, los japoneses sucumben con facilidad ante el engreimiento y el deseo de racionalidad les lleva a confundir los deseos con la realidad. Con esto resulta que hacen cosas sin considerar adecuadamente los riesgos; solamente el resultado de sus fracasos los hace pensar racionalmente sobre sus actos, y sólo para los fines de encontrar excusas a sus fallos. La gran jugada de Pearl Harbour valió al Japón la más grande victoria que el destino le deparara. En diciembre de 1941, el sol naciente del Japón jamás había brillado tanto. No comenzó a ponerse inmediatamente, pero era inevitable que ello sucediera. En la larga guerra que siguió se combatió con la destreza, bravura e insensible brutalidad que también forma parte del carácter japonés. Pero nunca más la Marina Imperial lograría el éxito que los aviadores de Fuchida alcanzaron en Pearl Harbour.

Epílogo



Las bombas que caían sobre Pearl Harbour tuvieron su eco en las explosiones en Hong Kong, en Tailandia y en Kota Bharu, situada en el límite entre Malasia y Tailandia. Mediante ataques simultáneos los japoneses asestaron golpes en el perímetro del gran arco que se extiende desde Hawai a Tailandia. A las 08,00 de la mañana, horario de Honolulú, las fuerzas operativas japonesas, desplegadas ya para actuar, iniciaron con exactitud el plan maestro largamente preparado en Tokyo. Según el general Tojo, Pearl Harbour no fue más que un incidente en un día a partir del cual se contarían los tiempos en el Dai Nippon (Gran Japón). Unas ocho horas después del ataque se publicó un edicto imperial declarando que el Japón estaba empeñado en la empresa más grande de su historia: «Nos, por la gracia del cielo, emperador del Japón sentados sobre el trono de una línea ininterrumpida en la eternidad de los tiempos, a la cual debéis obediencia, nuestros leales y valientes súbditos.
Por el presente declaramos la guerra a los Estados Unidos de América y al Imperio Británico.

Los hombres y oficiales de nuestro Ejército y nuestra Marina deberán hacer cuanto puedan en proseguir la guerra... la nación entera con voluntad unánime movilizará su total poder de modo que nada malogre la consecución de nuestros fines de guerra...

Persistiendo en la realización de su insana ambición de dominar en Oriente, Norteamérica y la Gran Bretaña... han agravado los disturbios en el Este de Asia. Además, estas dos potencias, alentando a otras naciones a seguir sus pasos, han incrementado su preparación militar en torno a nuestro imperio y amenazan nuestra seguridad. Han obstaculizado nuestro pacífico comercio por todos los medios, y últimamente han recurrido a la rotura abierta de las relaciones económicas amenazando gravemente la existencia de nuestro imperio...

En tal situación, nuestro imperio, por su existencia y su propia defensa, no tiene otro recurso que acudir a las armas y aplastar todos los obstáculos que se opongan en su camino...». Estas palabras no representan, necesariamente, la propia opinión de Hirohito más de lo que puedan hacerlo las del soberano inglés en el discurso de apertura del parlamento británico. Sin embargo, en este importante documento había una frase que se incluyó por deseo expreso del emperador: «Ha sido verdaderamente inevitable y por completo alejado de nuestros deseos que nuestro Imperio haya sido llevado a cruzar sus espadas con Norteamérica y Gran Bretaña.»

En los Estados Unidos, el presidente Roosevelt, en su informe al congreso, al día siguiente, habló del «no provocado y cobarde ataque» que tuvo lugar en un día «el cual vivirá en la infamia». Fue un hecho deshonroso que, debido a la «distancia entre Hawai y el Japón... era evidente que el ataque estaba planeado con muchos días e incluso semanas de anticipación. Entre tanto el gobierno japonés ha engañado deliberadamente a los Estados Unidos mediante falsas afirmaciones y expresiones esperanzadoras de continuar la paz».

«Además», continuó ásperamente el presidente, «el ataque... ha causado graves daños a las fuerzas navales y militares... y se han perdidos muchas vidas norteamericanas...». El presidente hizo un bosquejo de los ataques que siguieron inmediatamente al de Pearl Harbour: Malaya, Hong-Kong, Guam, Filipinas, Wake, Midway. La Cámara permaneció en silencio hasta que dijo: «Siempre recordará toda nuestra nación el carácter del furioso ataque dirigido contra nosotros.» En este momento hubo una explosión de vítores. «No importa el tiempo que podamos tardar en vencer esta premeditada invasión», continuó el presidente, «el pueblo norteamericano haciendo uso justo de su poder obtendrá una absoluta victoria. No solamente nos defenderemos hasta el fin, sino que nos aseguraremos de que esta clase de traición no nos amenace de nuevo... Obtendremos un triunfo inevitable; así que Dios nos ayude. Pido a este Congreso que declare... el estado de guerra». En Londres, Winston Churchill se dirigió a la Cámara de los Comunes de una forma similar: «La premeditada traición japonesa empleó toda circunstancia y característica...», declaró. En Berlín, Adolfo Hitler dijo en el Reichstag que un «enfermo mental», Roosevelt, había arrastrado al Japón a la guerra. «El aliado asiático de Alemania», dijo, «ha asestado un golpe al norteamericano falsario que había violado las leyes de la decencia». Y en Roma, Benito Mussolini dijo a una multitud aclamadora en la Plaza de Venecia que «el éxito del asalto» en el Pacífico había «demostrado el espíritu de los soldados del Sol Naciente» y que Italia estaba ahora unida con el «heróico Japón».

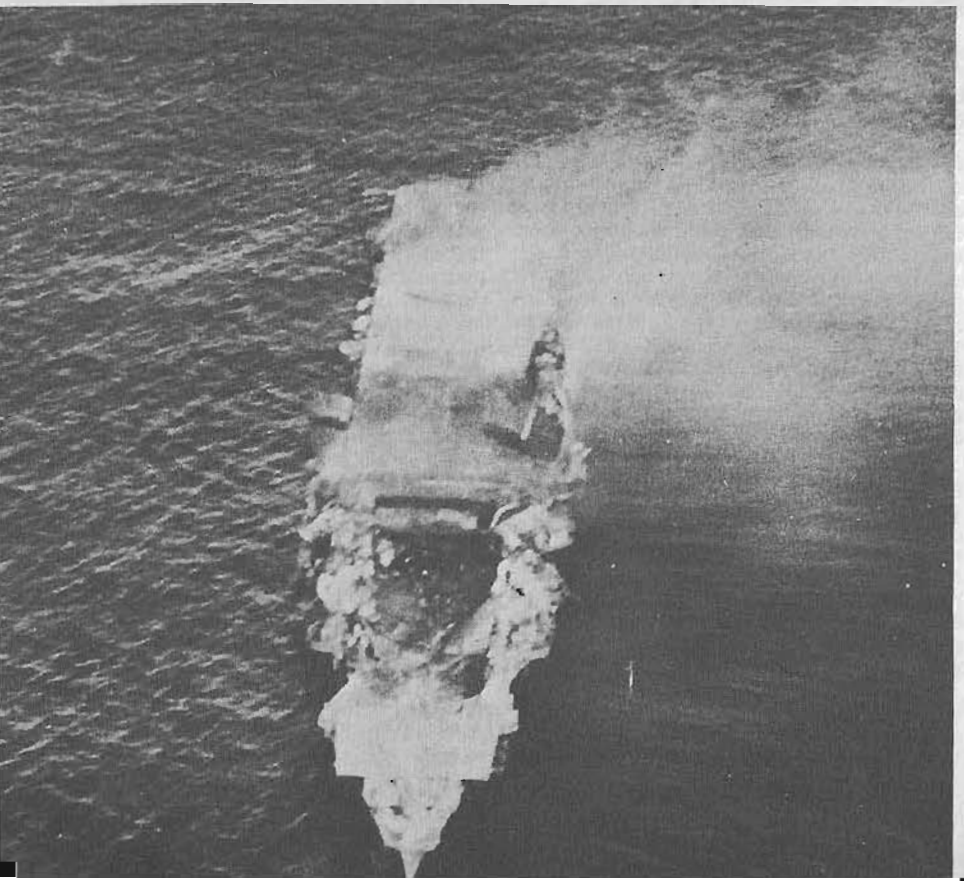
El presidente Roosevelt se dirige al congreso el 8 de diciembre de 1941.

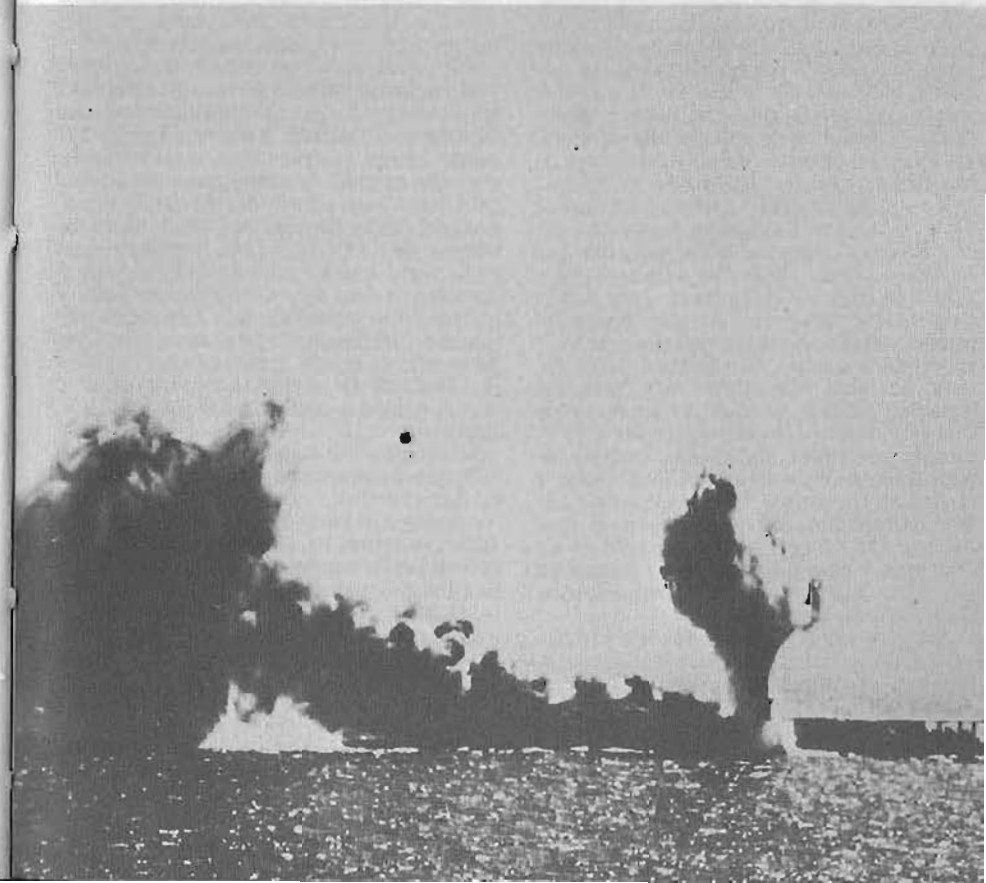
En Tokyo, Tojo se dirigió por radio a la nación japonesa poco después de haberse publicado el edicto. Haciéndose eco del tema general del edicto imperial, el primer ministro declaró que el Japón se esforzó al máximo para evitar la guerra. El Japón no había perdido una guerra en 2.600 años, dijo, y «yo os prometo la victoria final». Durante algún tiempo los japoneses eran conscientes de que se aproximaba una crisis con Norteamérica, y después de la sorpresa inicial eran totalmente partidarios y entusiastas de la guerra. Mientras la radio emitía boletines que mostraban el irresistible progreso de las armas japonesas en el sudeste de Asia, los periódicos expresaban su satisfacción. El futuro del Japón está asegurado, decían. Los Estados Unidos, proclamaba el Japan Times, reducidos a una potencia naval de tercera categoría en una sola mañana, estaban ahora «temblando dentro de sus botas». Un portavoz del estado mayor naval predijo, durante una entrevista de radio, que «el Tío Sam» sería forzado a capitular sobre las escaleras de la Casa Blanca. A juzgar por los éxitos de las operaciones del sudeste asiático parecía que ello iba a ser posible. Aparentemente nada podía detener a los guerreros del Sol Naciente.

El 24 de diciembre regresó al Japón el primero de los buques de Nagumo después de la triunfal operación que duró veintinueve días. Los protaviones *Soryu* e *Hiryu* con los cruceros *Tone* y *Chikuma* y los destructores *Urikaze* y *Tanikaze* se separaron del grueso de la fuerza para apoyar la invasión de la isla de Wake. Entre el 21 y 23 de diciembre estos buques efectuaron ataques casi continuos contra Wake mientras el resto de la flota navegaba hacia la patria a través de las mares gruesas de la época. (La guarnición, formada por 400 infantes de marina capituló el 22 de diciembre, después de catorce días de permanentes bombardeos aéreos y navales). El *Agaki* y el *Kaga* llegaron a Kure la víspera de Navidad; al día siguiente se les unieron el *Shokaku* y el *Zuikaku* y tres días más tarde el *Hiryu* y el *Soryu* salieron hacia las islas Wake para participar en la operación. Todos los buques recibieron tremendas ovaciones y a los aviadores se les prodigaron grandes alabanzas. Fuchida, especialmente, era el héroe del momento. Felicitado, obsequiado y tratado como una celebridad, fue colmado de los más altos honores a que puede aspirar un japonés cuando el emperador expresó su deseo de tener un informe de primera mano sobre el ataque. El almirante Nagano, jefe del estado mayor naval, el hombre que inicialmente se opuso al plan de Yamamoto y que ahora decía que había sido una operación espléndida, preparó la entrevista con el emperador, y Naguno, Fuchida y Shimazaki (que condujo la segunda oleada) fueron conducidos al palacio imperial. La audiencia, que debía durar veinticinco minutos, se prolongó hasta los cuarenta y cinco. «¿Había buques hospital en Pearl Harbour?», preguntó Hirohito a Fuchida. «No» replicó éste nerviosamente, dirigiéndose directamente al emperador y rompiendo el protocolo. «¿Se derribaron aviones civiles, desarmados, o de adiestramiento?», inquirió ansiosamente el emperador. «No», replicó nuevamente Fuchida de forma vacilante. Cuando finalizó la audiencia Fuchida dijo que el ataque a Pearl Harbour había sido menos que un ensayo comparado con la conversación con el emperador.

Durante los quince días de festines y júbilo que siguieron al regreso de la flota, el silencio de Yamamoto se hizo notorio. Aunque era su victoria la que se estaba celebrando histéricamente en todo el Japón, él permaneció inamovible ante los exuberantes festejos que le rodeaban. Sus ojos se fijaban astutamente en el futuro, y escribió a su hermana: «Bien, la guerra ha empezado al

Retribución... el portaviones Hiryu **en las cercanías de Midway en junio de 1942. El portaviones** Ryukaku **después de un ataque norteamericano realizado con torpedos.**





fin. Pero a pesar del clamor que oímos podemos perderla...». Pese a una carta de felicitación del emperador (cosa que le anonadaba) él continuaba sintiéndose inquieto. Antes de Pearl Harbour solamente unos cuantos mandos navales norteamericanos oyeron hablar alguna vez de Isoruku Yamamoto. Pero después del 7 de diciembre de1941 su nombre estaba en los labios de todos. Para los norteamericanos se convirtió en la personificación japonesa del demonio, el traidor agresor, el hombre que no solamente planeó el ataque contra Pearl Harbour, sino de quien se pensaba que, en su arrogancia, planeaba dictar la paz a la Casa Blanca. Así se opinó de él hasta que fue muerto sobre Bougainville.

En su momentánea gloria, Nagumo rechazó firmemente las críticas de Yamamoto sobre su fracaso en infligir daños a los portaviones norteamericanos y por no haber destruido los depósitos de combustible en Oahu. Mantenía Nagumo que había cumplido sus órdenes al pie de la letra; él destruyó los acorazados y otras instalaciones militares en Pearl Harbour. Respecto a los portaviones norteamericanos, fue una pena que estuviesen en la mar cuando él atacó. Pero así era la guerra. Era la respuesta de un jefe sin imaginación. Si los portaviones de Nagumo hubiesen navegado por el Sur de las islas Marshall en vez de regresar por la derrota del Norte, sus aviones hubieran podido localizar al *Enterprise* y al *Lexington*. La razón que dio Nagumo para no hacer ésto fue que la flota andaba escasa de combustible y podía perder los petroleros, que por la derrota del Norte se dirigían hacia un punto donde se había previsto la reunión para petrolear. Indudablemente, esta decisión era afortunada para los Estados Unidos, porque ninguno de los dos portaviones podía equiparse con la fuerza operativa japonesa. Incluso si ésta hubiese encontrado el *Enterprise* y el *Lexington* juntos, Nagumo podría haber enfrentado 350 aviones en el aire contra 131. Y con una superioridad de casi tres a uno existen pocas dudas de que los portaviones norteamericanos habrían sido hundidos.

Aunque no se consideran los problemas diplomáticos y los resultados estratégicos posteriores, el ataque contra Pearl Harbour debe contemplarse como un hecho operativo clave a corto plazo. Si hubo error a largo plazo es una cuestión que se discutirá mientras se escriba historia de la guerra naval. A cambio de pequeñas pérdidas el Japón inflingió daños tremendos a la Flota del Pacífico de los Estados Unidos. A consecuencia de esto, la Marina Imperial pudo correr por el Pacífico como una manada de cazadores de ballenas. Sin embargo hubo una circunstancia irónica en la victoria. El plan de guerra de los Estados Unidos, preparado ante la posibilidad de un conflicto con el Japón, preveía la necesidad de abandonar Filipinas y otros enclaves propios al principio de las hostilidades. También propugnaba por una batalla decisiva con la flota japonesa en las proximidades de las islas Marshall o las Carolinas del Oeste en un plazo de seis a nueve meses. Si Yamamoto hubiese sabido esto se habría dado cuenta de que no era necesario el ataque contra Pearl Harbour. Los norteamericanos habían planeado dar la batalla de acuerdo con la tradicional estrategia en la cual la Flota Combinada llevaba adiestrándose durante treinta años. La decisión de atacar PearlHarbour se tomó solamente en la creencia de que la flota del Pacífico se dirigiría inmediatamente hacia el Pacífico del Oeste para interferir las operaciones del Japón en el Sur.

Si el ataque fue un error a largo plazo y si Nagumo fracasó en explotar el éxito, lo cierto es que la operación fue certeramente planeada y con una osadía de pocos precedentes en la historia. Su creador conocía perfectamente los peligros que correría, y así escribió a un amigo: «Esta guerra nos dará muchos disgustos en el futuro. El hecho de que hayamos logrado un pequeño éxito no significa nada. Que lo hayamos conseguido con facilidad ha satisfecho al pueblo. Personalmente creo que no es aconsejable espolear con la propaganda el ánimo de la nación. La gente piensa por sí misma y comprueba que la situación es seria...»

En menos de seis meses y a consecuencia de la batalla de Midway, cuatro de los preciosos portaviones de Yamamoto, el *Agaki*, el *Kaga*, el *Seryu* y el *Hiryu* estaban en el fondo del mar. La marea de la guerra del Pacífico cambió de sentido, y en 1944, en el Golfo de Leyte, la Marina Imperial quedó reducida a una «flota de estanque». Conforme a su tradición, luchó magníficamente, pero al final de la batalla había ya dejado de existir virtualmente. Al terminar la guerra, el buque que era el orgullo de Yamamoto, el acorazado *Nagato*, donde él concibió las líneas generales de la «Operación Z», era un casco destrozado por las bombas. Genda sobrevivió para convertirse en un pastor protestante. Pero la mayor parte de los que participaron en el ataque a Pearl Harbour fueron destruidos en el holocausto que se desató. Nagumo, cuya decisión de retirarse será durante mucho tiempo objeto de discusión académica, se hizo el *hara-kiri* en Saipan. Se mató en una cabaña que incendió un miembrro de su estado mayor; su cuerpo no se encontró jamás. Yamamoto murió honorablemente en combate mientras intentaba renacer la confianza entre las tropas japonesas para alentar la creencia en la victoria final. Temprano, el día 18 de abril de 1943, subió en un camuflado avión de bombardeo japonés en la base de Rabaul para emprender, acompañado por su estado mayor, una campaña tendente a elevar la moral en las bases avanzadas del Pacífico Sur. Después de la tremenda derrota de Midway y de la costosa evacuación de Guadalcanal, el sentimiento de invencibilidad que siguió al ataque de Pearl Harbour había sufrido un severo revés, y los ánimos de Yamamoto surtían poco efecto.

Pero su misión no pasó desapercibida, y durante la tarde del 17 de abril se envió un mensaje urgente desde Washington a Guadalcanal. «Washington, Alto Secreto. Almirante Yamamoto, acompañado por el jefe de estado mayor y siete oficiales generales de la Marina Imperial en los que se incluye el jefe de sanidad de la flota salieron de Truk esta mañana... El almirante y sus acompañantes viajan en dos Betty (bombarderos japoneses) escoltados por seis Zekes (cazas)... Itinerario: llegada a Rabaul a las 16,30 horas donde pasará la noche. Salida al amanecer hacia Kahili donde llegará a las 09,45 horas... El Escuadrón 339 P.38 debe alcanzar y destruir a Yamamoto y a su estado mayor a toda costa en la mañana del 18 de abril... El presidente concede extrema importancia esta operación... (firmado) Frank Knox, Secretario de Estado para la Marina.» Al final del mensaje acompañaba un anexo comunicando que éste era un documento «ultra secreto» que no debía ser transcrito ni registrado...

Aquella noche, mientras las tripulaciones aéreas de los norteamericanos trabajaban febrilmente para preparar los aviones y cumplir la misión, cayó sobre Guadalcanal una tormenta tropical de lluvia. Pero el 18 de abril amaneció con un cielo azul y despejado, y poco después de las 07,00, dieciséis aviones Lockheed Lightnings despegaron para realizar su improvisada excursión, sobrevolaron la isla sembrada de palmeras y arrumbaron hacia Bougainville.

Volando rodeados por seis cazas japoneses, los bombarderos donde iban Yamamoto y sus acompañantes se dirigían también hacia Bougainville y a las 09,30 habían cruzado la costa Oeste y estaban ya a un cuarto de hora de su destino. Los pilotos de los bombarderos no se dieron cuenta del peligro hasta que vieron dirigirse hacia ellos a cuatro Lightnings. Descendieron sobre la jungla y los Zekes se lanzaron a interceptar a los norteamericanos. Demasiado tarde. Cuando el avión de Yamamoto volaba a 200 pies sobre las copas de los árboles, los Lightnings apuntaban con sus cañones los emblemas del Sol Naciente. El piloto maniobró en vano; dos disparos de cañón y todo terminó. Dejando un rastro de humo negro el bombardero cayó entre los árboles y pronto fue presa de las llamas. Yamamoto, el gran estratega, había muerto, y los 2.000 norteamericanos muertos en Pearl Harbour estaban vengados. Quizá él no hubiese deseado sobrevivir en un Japón que sufrió la humillación de una aplastante derrota.

Pearl Harbour queda como una imperativa lección de guerra, incluso en la era del potencial nuclear. Su lección es una de las más amargas verdades de la historia: que lo inesperado puede suceder y sucede a menudo.

Apéndice A

Pulgada, equivalente a 2,54 centímetros.
Pie, equivalente a 30,48 centímetros.
Yarda, equivalente a 0,914 metros.
Milla, equivalente a 1.852 metros la milla marina, y equivalente a 1.609,3 metros la milla terrestre.
Nudo, equivalente a una milla por hora.

ALGUNOS DATOS RELATIVOS AL ATAQUE JAPONES CONTRA PEARL HARBOUR

1. *Recursos.*

Aviones disponibles (basados en portaviones)	537
Unidades de superficie	169
Submarinos	64

2. *Tiempos.*

Tiempo transcurrido entre la decisión de emprender la Operación Z y el ataque	35 días
Tiempo transcurrido entre la salida de la fuerza operativa y el ataque	20 días
Tiempo transcurrido entre la decisión final y el ataque	24 horas

3. *Velocidades.*

Aviones	150-250 nudos
Unidades de superficie	10- 35 nudos
Submarinos	12 nudos aproximadamente

CRONOLOGIA DE LA OPERACION Z

Agosto 1939. El almirante Isoruku Yamomoto es nombrado comandante en jefe de la Marina Imperial.

Abril-mayo 1940. La Flota Combinada japonesa realiza maniobras poniendo especial interés en los ataques aéreos simulados.
11 de noviembre de 1940. En un osado ataque nocturno, aviones ingleses de la Marina Real hunden tres acorazados italianos en la base naval de Tarento, en el Mediterráneo.
Diciembre 1940. Se rechaza la sugerencia de utilizar redes antitorpedo en Pearl Harbour.
El almirante Yamamoto confía a su jefe de estado mayor sus ideas de llevar a cabo un ataque contra Pearl Harbour.
1941
27 de enero. El embajador norteamericano, Joseph C. Grew, informa desde Tokio un rumor referente a que el Japón está planeando un ataque por sorpresa a Pearl Harbour.
1 de febrero. El almirante Husband E. Kimmel releva al almirante J. O. Richardson como comandante en jefe de la Flota norteamericana del Pacífico. (Richardson se oponía a que la flota estuviese basada en Pearl Harbour y apremiaba a que fuese trasladada a la costa Oeste de los Estados Unidos.)
Febrero-marzo. Se esbozan en Tokio los planes para la Operación Z.
7 de febrero. El general Walter C. Short toma el mando de la Comandancia General de las Hawai.
14 de febrero. El Presidente Roosevelt recibe al nuevo embajador japonés, almirante Kichisaburo Nomura.
8 de marzo. En los Estados Unidos se aprueba la Ley de Préstamo y Arriendos que autoriza la ayuda a cualquier país que se oponga a los miembros del Pacto Tripartito de septiembre de 1940 (Japón, Alemania e Italia).
9 de abril. El almirante Nomura presenta la primera de una serie de propuestas japonesas para resolver las diferencias entre Japón y los Estados Unidos. Otras propuestas son presentadas periódicamente hasta el 20 de noviembre de 1941. Cada una de estas propuestas es inaceptable para los Estados Unidos.
15 de abril. En virtud de la Ley de Préstamos y Arriendos, los Estados Unidos proporcionan fletes a China.
20 de junio. Los Estados Unidos suspenden los fletamentos de petróleo procedentes del Atlántico y Golfo de México a todos los países excepto a Gran Bretaña e Iberoamérica.
2 de julio. El Japón moviliza un millón de hombres.
24 de julio. Los japoneses ocupan el Sur de Indochina con el consentimiento del gobierno de la Francia de Vichy.
26 de julio. El presidente Roosevelt congela los capitales japoneses en los Estados Unidos, cierra los puertos norteamericanos a los buques japoneses y anuncia el embargo sobre las ventas de productos petrolíferos al Japón. (En consecuencia, el Japón debe acceder a las exigencias de los Estados Unidos de retirar sus tropas de China e Indochina o buscar otras fuentes de suministro. El 25 de julio se dice al almirante Kimmel y al general Short que se impondrán sanciones al Japón, pero que no es presumible que esta nación emprenda cualquier acción hostil inmediata).
6 de agosto. El almirante Nomura presenta una propuesta según la cual el Japón está de acuerdo en no proseguir sus avances más allá de Indochina y evacuaría cuando llegue a una concordia con China, con tal que los Estados Unidos reanuden el libre comercio con el Japón, cesen en su ayuda a China, persuadan a esta nación a negociar un tratado favorable con el Japón y reconozcan los intereses nipones en Indochina.
9-12 de agosto. Churchill, por parte de Inglaterra, y Roosevelt, por la de los Estados Unidos, acuerdan los principios de la Carta del Atlántico.
17 de agosto. En contestación a una propuesta del primer ministro Konoye, respecto a una conferencia en la cumbre entre él y el presidente Roosevelt, éste insiste en que antes debe llegarse a un acuerdo sobre principios fundamentales a nivel de embajadores.
6 de septiembre. La Conferencia Imperial Japonesa decide ir a la guerra si no se llega a un acuerdo con los Estados Unidos a principios de octubre.
24 de septiembre. Los Estados Unidos interceptan un mensaje de Tokio al consulado general de Honolulú en el que se ordena a los espías que informen los buques de la base naval de Pearl Harbour de acuerdo con un cuadriculado especial de la zona especificado en el mensaje.

9 de octubre. En los Estados Unidos se descifra el mensaje interceptado el 24 de septiembre respecto a la división en zonas. (Durante algunos meses Washington ha sido capaz de descifrar el código secreto japonés «Púrpura», usado por los diplomáticos, y otros códigos para transmitir información de espionaje. Pero a menudo existe un retraso, de varias semanas, entre el descifrado y la interceptación del mensaje. Los mensajes interceptados y descifrados, bautizados con el nombre de «Mágico», son solamente distribuidos entre un limitado número de altos cargos de la administración de los Estados Unidos).
16 de octubre. El primer ministro Konoye es obligado a dimitir. Con la caída del gobierno de Konoye se convierte en primer ministro del Japón el general Hideki Tojo y forma un nuevo gobierno en el que figura Shigenori Togo como ministro de Asuntos Exteriores.
16 de octubre. El jefe de operaciones navales de los Estados Unidos, almirante Harold R. Stark, advierte al almirante Kimmel respecto a la posibilidad de un ataque japonés.
3 de noviembre. El embajador de los Estados Unidos en Tokio, Joseph Grew, cablegrafía a Washington que «podría producirse con peligrosa y dramática rapidez una acción por parte del Japón que hiciese inevitable un conflicto armado con los Estados Unidos».
5 de noviembre. El almirante Yamamoto envía a la Flota Combinada la Orden Altamente Secreta número 1, que contiene los planes detallados para el ataque a Pearl Harbour.
5 de noviembre. El Consejo Privado japonés autoriza a que sean sometidas a los Estados Unidos propuestas posteriores. El 20 de noviembre los Estados Unidos rechazan dos propuestas japonesas.
5 de noviembre. Los Estados Unidos interceptan un mensaje de Tokio al embajador Nomura en el que se establece que la fecha límite para llegar a un acuerdo es el 25 de noviembre.
15 de noviembre. Los Estados Unidos interceptan un mensaje de Tokio al cónsul general en Honolulú dando instrucciones a sus espías para que «informen sobre los buques en puerto», con irregularidad, pero dos veces a la semana.
17 de noviembre. El embajador en Tokio, Grew, cablegrafía a Washington advirtiendo que el Japón puede atacar repentina e inesperadamente en cualquier momento.
20 de noviembre. El embajador Nomura y el enviado especial Kurusu presentan una «propuesta» final japonesa.
22 de noviembre. Los Estados Unidos interceptan un mensaje de Tokio a Nomura y Kurusu estableciendo que la fecha límite del 25 de noviembre se prolonga hasta el 29 de noviembre, pero que no habrá ulteriores aplazamientos.
24 de noviembre. El jefe de operaciones navales de los Estados Unidos previene al almirante Kimmel que existe «la posibilidad de un movimiento agresivo por sorpresa».
26 de noviembre. La fuerza operativa japonesa que, bajo el mando del almirante Nagumo, atacará Pearl Harbour, se hace a la mar desde Tankan, en las islas Kuriles, para dirigirse a un punto situado a 200 millas al norte de Oahu.
26 de noviembre. El secretario de Estado norteamericano, Cordell Hull, envía a Nomura y Kurusu la respuesta a la nota japonesa del 20 de noviembre.
27 de noviembre. El jefe de operaciones navales y el jefe de estado mayor del ejército de los Estados Unidos notifican respectivamente al almirante Kimmel y al general Short que se han roto las negociaciones con los japoneses y que puede esperarse una agresión por parte de éstos. (En tres mensajes remitidos entre el 27 y el 28 de noviembre, el Departamento de Guerra prevenía a las Hawai específicamente contra sabotajes.)
27 de noviembre. El jefe de operaciones navales sugiere al almirante Kimmel el envío de veinticinco aviones a las islas Wake y a las Midway, respectivamente, tan pronto como fuese posible.
27 de noviembre. Tokio informa a Nomura y Kurusu que, aunque la ruptura de las negociaciones con los Estados Unidos es ya inevitable, no «deben dar la impresión de que han sido rotas las conversaciones».
28 de noviembre. El almirante Kimmel ordena que cualquier submarino sumergido en las proximidades de Pearl Harbour debe ser considerado como hostil.
29 de noviembre. Los Estados Unidos interceptan un mensaje de Tokio al consulado general en Hawai ordenando a sus agentes que informen respecto a la «ausencia» de movimientos de buques en Pearl Harbour.
30 de noviembre. El gobierno japonés aprueba el texto de la nota de «las catorce partes» que debe enviarse como contestación a la propuesta de Cordell Hull del 26 de noviembre. El emperador Hirohito insiste en que la nota sea entregada antes del comienzo de las hostilidades.
1 de diciembre. El Consejo Privado japonés, reunido en presencia del emperador, autoriza un ataque contra Pearl Harbour.
2 de diciembre. Los Estados Unidos interceptan un mensaje de Tokio a su embajada en Washington dando instrucciones al embajador para que destruya sus códigos.
6 de diciembre. Los Estados Unidos interceptan un mensaje a Tokio de los agentes japoneses en Honolulú en el que se dice «se presenta una oportunidad ventajosa para realizar un ataque por sorpresa contra estos lugares». Un segundo mensaje establece que «parece que el arma aérea de la flota no lleva a cabo reconocimientos aéreos». (Este mensaje no fue descifrado hasta el 8 de diciembre.)
6 de diciembre. Hacia las 09,30 el presidente Roosevelt ha leído una versión descifrada de la mayor parte de la nota de las «catorce partes», en las que se dice al embajador japonés que no la entregue hasta una hora que será fijada por Tokio expresamente.
7 de diciembre. A las 09,20 horas (03,50 horas en Honolulú) en Washington el minador *Condor* avista un submarino a cota periscópica en las cercanías de la entrada de Pearl Harbour.
7 de diciembre. A las 04,00 horas de Washington (10,30 de Honolulú) es emitido un operaciones navales reciben una copia descifrada del final de la nota de las «catorce partes» y un mensaje de Tokio que dice que la nota debe ser entregada a las 13,00 (07,30 de Honolulú). A las 12,18 (06,48 de Honolulú) cablegrafía al general Short (con copia para el almirante Kimmel) notificándole la hora especificada por los japoneses para entregar la nota de las «catorce partes». Este aviso no llegaría a Short ni a Kimmel hasta después del ataque.
7 de diciembre. A las 12,15 hora de Washington (06,45 de Honolulú), el destructor *Ward* hunde un submarino en las proximidades de la entrada de Pearl Harbour.
7 de diciembre. Entre las 13,25 y las 13,55, hora de Washington (07,55 y 08,25 de Honolulú), la aviación japonesa ataca a los buques de guerra de los Estados Unidos en Pearl Harbour y a los aeródromos de Oahu donde los aviones están alineados, ala con ala, a fin de prevenir sabotajes.
7 de diciembre. A las 13,55 horas de Washington, aproximadamente (08,25 de Honolulú), una segunda ola de aviones japoneses ataca Oahu.
7 de diciembre. A las 15,15 horas de Washington (09,45 de Honolulú) se retira la aviación japonesa.
7 de diciembre. Los japoneses lanzan sus ataques contra Filipinas, Hong-Kong y Malaya.
7 de diciembre. A las 04,00 horas de Washington (10,30) de Honolulú) es emitido un rescripto imperial, firmado por el emperador Hirohito, declarando la guerra contra los Estados Unidos y la Gran Bretaña.
8 de diciembre. El Congreso de los Estados Unidos resuelve declarar la guerra al Japón.
8 de diciembre. Gran Bretaña declara la guerra al Japón.
9 de diciembre. El secretario de la Marina, Frank Knox, se dirige desde los Estados Unidos a las islas Hawai para observar los daños causados a Pearl Harbour.
11 de diciembre. De acuerdo con los términos del Pacto Tripartito, Alemania e Italia declaran la guerra a los Estados Unidos y viceversa.
24 al 26 de diciembre. La fuerza operativa que atacó Pearl Harbour regresa al Japón.

Apéndice B

OBJETIVOS JAPONESES EN LA MAÑANA DEL 8 DE DICIEMBRE DE 1941 (FECHA JAPONESA)

SITUACION	NUMERO	DESCRIPCION
Pearl Harbour	6	Ataque aéreo en dos oleadas.
Filipinas	10	4 objetivos mediante ataques aéreos. (2 oleadas por cada dos objetivos.) 6 desembarcos (solamente se efectuaron cinco).
Malaya	9	5 objetivos mediante ataques aéreos; 3 desembarcos y una incursión terrestre desde Tailandia.
Tailandia	1	El ejército pasa la frontera y conquista Bangkok.
Guam	1	Ataques aéreos seguidos de desembarcos.
Wake	1	Ataques aéreos seguidos de desembarcos.
Hong-Kong	2	Ataques aéreos seguidos de desembarcos.

RESUMEN DE LAS PERDIDAS EN PEARL HARBOUR

En diciembre de 1941 la flota del Pacífico norteamericana disponía de doce «capital ships»: nueve acorazados y tres portaviones. De éstos, estaban en Pearl Harbour, en la mañana del 7 de diciembre, ocho acorazados; no había ningún portaviones. (El acorazado *Colorado* estaba en el arsenal de la marina de Bremerton; el portaviones *Enterprise* regresaba a Pearl Harbour procedente de la isla de Wake; el *Lexington* realizaba un transporte de aviones a Midway; el *Saratoga* estaba reparando en la costa occidental de los Estados Unidos).

RESULTADO DEL ATAQUE

De un total de noventa y seis buques existentes en Pearl Harbour en el momento del ataque, fueron hundidos o seriamente dañados dieciocho.
Acorazados:
Arizona, perdido totalmente al estallar su pañol de municiones de proa; *Oklahoma*, perdido totalmente, dio la vuelta y se hundió en puerto. (Posteriormente se puso a flote para desobstruir el puerto y fue hundido en aguas próximas a Oahu). *California* y *West Virginia*, hundidos en sus fondeadores con las toldillas a ras de agua. (Posteriormente fueron puestos a flote y reparados). *Nevada*, varado en la playa mientras salía de puerto para evitar que se hundiera en aguas profundas (posteriormente reparado); *Pennsylvania*, *Maryland* y *Tennessee*, los tres recibieron daños, pero de mucha menor cuantía.
Buque blanco:
Utah (antiguo acorazado), hundido.
Buques más pequeños:
Cruceros *Helena*, *Honolulu* y *Raleigh* sufrieron daños, pero fueron reparados posteriormente.
Destructores, dos *(Casin y Downes)*, averiados y reparados después; otros dos que también fueron reparados más tarde.
Minador, *Ogala*, hundido y reparado después.
Buques auxiliares: buque ténder de aviones *(Curtis)* y buque taller *(Vestal)*, los dos seriamente averiados, pero reparados más tarde.
Aviones:
Un total de 188 aviones destruidos (92 de la marina y 96 del ejército de tierra). Otros 128 del ejército y 31 de la marina sufrieron averías. Los aeródromos de Kanehoe y Ewa fueron los más castigados. De los 82 aviones existentes en estos aeródromos, solamente uno estuvo en condiciones de volar después del ataque.
Bajas humanas.
Marina: 2.008 oficiales y de los dotaciones, muertos; 710 heridos.
Infantería de Marina: 109 oficiales y hombres, muertos; 69 heridos.
Ejército: 218 oficiales y hombres, muertos; 364 heridos.
Civiles: 68 muertos, 35 heridos.
Total de bajas: 2.403 muertos, 1.178 heridos.
De los 2.008 muertos, cerca de la mitad lo fueron al estallar el *Arizona*.
Otros daños:
Durante el ataque, algunas bombas y la artillería antiaérea de los Estados Unidos causaron daños en la ciudad de Honolulú. El valor de estos daños se calculó en 500.000 dólares.

PERDIDAS JAPONESAS

29 aviones (9 cazas, 15 bombarderos en picado y 5 aviones torpederos no regresaron del ataque).
Además, la fuerza expedicionaria avanzada de submarinos perdió uno de la clase «I» y cinco submarinos enanos.
Total de pérdidas humanas: 185 (esta cifra incluye los nueve hombres de las dotaciones de los submarinos enanos y cincuenta y cinco aviadores).

Bibliografía

The Chrysanthemum ant the Sword, Ruth Benedict (Houghton Mifflin, Boston).
Tojo: The Last Banzai, Courtney Browne, (Angus & Robertson, Londres).
Tojo and the Coming of the War, Robert J. C. Butow (Princenton University Press, Princeton).
The Broken Seal, Ladislas Farago (Random House, Nueva York).
The Road to Pearl Harbor, Herbert Feis (Princeton University Press, Princeton).
Midway, Mitsuo Fuchida y Masatake Okumiya (U. S. Naval Institute Annapolis, Maryland).
Ten Years in Japan, Joseph C. Grew (Simon and Schuster, Nueva York).
Turbulent Era, Joseph C. Grew (Houghton Mifflin, Boston).
Red Sun Rising: The Siege of port Arthur, Reginald Hargreaves (Weidenfeld and Nicolson, Londres. J. B. Lippincott, Filadelfia).
The Divine Wind, Inoguchi, Rikihei, Nakajima, Tadashi y Roger Pineau (Hutchinson, Londres).
The End of the Imperial Navy, Masanori Ito (Weidenfeld and Nicolson, Londres).
The Rise and Fall of the Japanese Empire, David H. James (Allen and Unwin, Londres).
The War Against Japan Volume I, S. Woodburn Kirby (H. M. S. O., Londres).
Day of Infamy, Walter Lord (Holt, Rinehart and Winston, Nueva York).
Hirohito: Emperor of Japan, Leonard Mosley (Weidenfeld and Nicolson, Londres. Prentice-Hall, Nueva York).
Admiral of the Pacific, John Deane Potter (Heinemann, Londres).
The Double Patriots, Richard Storry (Chatto and Windus, Londres. Houghton Mifflin, Boston).
A History of Modern Japan, Ricard Storry (Penguin Books, Londres).
Pearl Harbor: Warning and Decision, Roberta Wohlstetter (Stanford University Press, Stanford).

HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

BATALLAS Rojo

Pearl Harbour, por A. J. Barker.
La Batalla de Inglaterra, por E. Bishop.
Kursk. Encuentro de fuerzas acorazadas, por G. Jukes.
Golfo de Leyte. Una armada en el Pacífico, por D. Macyntire.
Midway. El punto de partida, por A. J. Barker.
Día-D. Comienza la invasión, por R. W. Thompson.
Tarawa. Ha nacido una leyenda, por H. Shaw.
La Defensa de Moscú, por G. Jukes.
Batalla de la Bolsa del Ruhr, por Ch. Whiting.
El Sitio de Leningrado, por A. Wykes.
La Batalla de Berlín. Final del Tercer Reich, por E. Ziemke.
Salerno. Un pie en Europa, por D. Mason.
Midway Fomm. La victoria clásica, por K. Macksey.
Dien Bien Phu, por J. Keegan.
Iwo Jima, por M. Russell.

ARMAS Azul

Armas Secretas Alemanas. Prólogo a la Astronáutica, por B. Ford.
Gestapo SS, por R. Manvell.
Comando, por P. Young.
Luftwaffe, por A. Price.
Lanchas Rápidas. Los bucaneros, por B. Cooper.
Armas Suicidas, por A. J. Barker.
La Flota de Alta Mar de Hitler, por R. Humble.
Armas Secretas Aliadas, por B. Ford.
Paracaidistas en Acción, por Ch. Macdonald.
T-34 Blindado Ruso, por D. Orgill.
ME-109. Un caza incomparable, por M. Caidin.
La Legión Cóndor. España 1936-39, por P. Elstob.
La Flota de Alta Mar Japonesa, por R. Humble.
El Caza Cohete, por W. Green.
Waffen SS. Los soldados del asalto, por J. Keegan.
División Panzer. El puño acorazado, por K. Macksey.
El Alto Estado Mayor Alemán, por Barry Leach.
Armas de Infantería, por J. Weeks.
Los Tigres Voladores. Chennault en China, por R. Heiferman.
Cero. Un caza famoso, por M. Caidin.
Los Cañones 1939-45, por I. V. Hogg.
Granadas y Morteros, por I. V. Hogg.
El Jeep, por F. Denfeld y Fry.

CAMPAÑAS Verde

Afrika Korps, por K. Macksey.
Bombardeo de Europa, por N. Frankland.
Incursiones. Fuerzas de choque del desierto, por A. Swinson.
Barbarroja. Invasión de Rusia, por J. Keegan.
Operación Torch. Invasión anglo-americana de Africa del Norte, por V. Jones.
La Guerra de los Seis Días, por A. J. Barker.
Tobruk. El asedio, por J. W. Stock.
La Guerra del Yom Kippur. Enfrentamiento árabe-israelí, por A. J. Barker.

PERSONAJES Morado

Patton, por Ch. Withing.
Otto Skorzeny, por Ch. Withing.
Hitler, por A. Wykes.
Tito, por P. Auty.
Mussolini, por C. Hibbert.
Zhukov. Mariscal de la Unión Soviética, por O. Preston Chaney Jr.
Rommel, por Sibley y Fry.

POLITICOS Negro

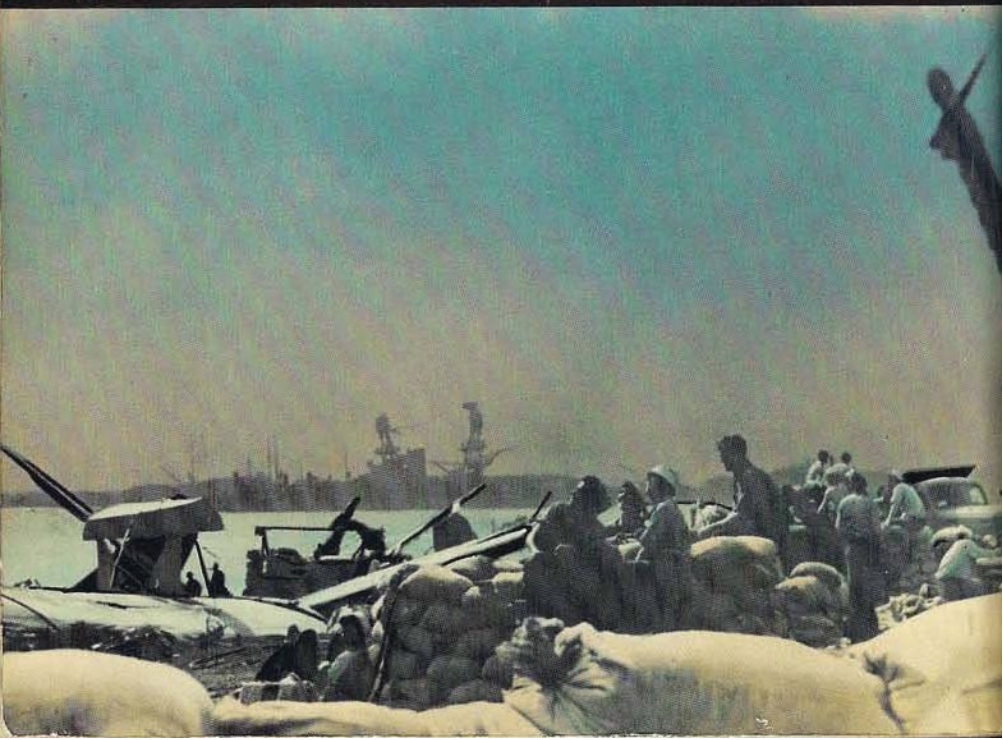
Conspiración contra Hitler, por R. Manvell.
La Noche de los Cuchillos Largos, por H. Tolstoy.

SAN MARTIN
HISTORIA DEL
SIGLO DE LA
VIOLENCIA

batallas
libro nº1

La obra del coronel Barker es una clarísima exposición del trágico ataque japonés sobre Pearl Harbour que marcó la entrada del Japón en la Segunda Guerra Mundial, paralizando temporalmente a la Flota Norteamericana del Pacífico... Un libro fuera de serie.

Sir Basil Liddel Hart

La abundante documentación gráfica contenida en este volumen, aporta una dimensión mucho más valiosa de lo que sería el texto por sí solo, y el lector se encuentra frente a un relato verdaderamente excepcional.

Vicente Talón